



REPUBLIK ÖSTERREICH

Bundesministerium für  
Wissenschaft und Verkehr

An das  
Präsidium des Nationalrates

Dr. Karl Renner-Ring 3  
1017 Wien

A-1031 Wien,  
Radetzkystraße 2  
Teletex (232)3221155 bmvv  
Telex 61 3221155 bmvv  
Telefax (01) 713 03 26

DVR: 0000175

Zl. 210.851/6-II/C/11-1999

Sachbearb.: Dr. Funk  
Telefon: 01- 711 62 / DW 2102  
Fax: 01- 711 62 / DW 2199

Wien, am 12. April 1999

Betreff:

Entwurf eines Schienenverkehrsmarkt-  
Regulierungsgesetzes;  
Begutachtung

Unter Bezugnahme auf das Rundschreiben des Bundeskanzleramtes vom 12. 11. 1998, GZ 600.614/8-V/2/98, wird im Nachhang zum ho. Begutachtungsaussendungsschreiben vom 7. 4. 1999, Zl. 210.851/5-II/C/11-1999, in der Anlage die den Entwurf eines Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetzes enthaltende Datei (Textverarbeitungsprogramm: Word Perfect, Version 6.1 für Windows) zur do. weiteren Veranlassung übermittelt.

Für den Bundesminister:

Dr. CATHARIN

Für die Richtigkeit  
der Ausfertigung:  
Schubert

Bundesgesetz, mit dem das Eisenbahngesetz 1957, das Bundesbahngesetz 1992 und das Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesetz geändert werden (Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetz)

Der Nationalrat hat beschlossen:

## **Artikel I** **Änderung des Eisenbahngesetzes 1957**

Das Eisenbahngesetz 1957, BGBl. Nr. 60/1957, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 15/1998 wird wie folgt geändert:

*1. § 1a Abs. 1 letzter Satz lautet:*

„Eisenbahnunternehmen können sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen (integrierte Eisenbahnunternehmen) sein; in diesem Falle beziehen sich die in diesem Bundesgesetz

1. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die gemäß § 63 getrennt von anderen Unternehmensbereichen organisierte und im Rechnungswesen ausgewiesene Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die
2. für Eisenbahnverkehrsunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahnverkehrsunternehmen.“

*2. Nach § 10 wird folgender § 10a eingefügt:*

„§ 10a. Schieneninfrastruktur umfaßt den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.“

*3. Im § 14 Abs. 6 erster Satz wird der Klammerausdruck „(§ 24a bis 24g) durch den Klammerausdruck „(Abschnitt IVa)“, im § 17 Abs. 2 wird der Klammerausdruck „(§§ 24a ff.)“ durch den Klammerausdruck „(§§ 57 ff.)“, im § 22 Abs. 1 letzter Satz werden der Ausdruck „§ 24a“ durch den Ausdruck „§ 57“ und der Klammerausdruck „(§ 24e)“ durch den Klammerausdruck „(§ 66)“, im § 26 Abs. 5 wird der Ausdruck „§ 54 Abs. 2“ durch den Ausdruck „§ 86 Abs. 2“, im § 28 wird die Wortgruppe „§§ 19 bis 27 und 45“ durch die Wortgruppe „§§ 19 bis 27, 45 und 55“, und im § 30 lit. b wird der Klammerausdruck „(§ 17a Abs. 2 und § 56)“ durch den Klammerausdruck „(§ 17a Abs. 2 und § 90)“ ersetzt.*

*4. Die §§ 24, 24a, 24b, 24c, 24d, 24e, 24f und 24g werden aufgehoben.*

5. § 52 Abs. 1 zweiter Satz lautet:

„Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 27, 28 und § 55 Abs. 1 gelten sinngemäß.“

6. Nach Abschnitt IV wird folgender Abschnitt IVa eingefügt:

”

#### **Abschnitt IVa**

### **Regulierung des Schienenverkehrsmarktes**

#### **1. Teil**

#### **Zweck**

§ 54. (1) Zweck der Bestimmungen dieses Abschnittes ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich

1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich der Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und Nebenbahnen und
2. durch die gegenseitige Verknüpfung der Schienenbahnen zu gewährleisten.

#### **Anschluß und Mitbenützung**

§ 55. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat für die Verknüpfung seiner Eisenbahn mit einer anderen den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Schieneninfrastruktur sowie seiner für den Betrieb notwendigen Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat außerdem Unternehmen, die Fahrbetriebsmittel erzeugen, die Mitbenützung der Schieneninfrastruktur für eine behördlich genehmigte Erprobung von Fahrbetriebsmitteln gegen Kostenersatz zu gestatten; diese Unternehmen haben hiebei die Pflichten auf Grund des § 19 sinngemäß einzuhalten.

#### **Mitbenützung zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur**

§ 56. (1) Zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen haben die Eisenbahnunternehmen diskriminierungsfrei gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt auch die Mitbenützung all jener Leistungen und Anlagen, die für die Ausübung des Zugangsrechtes durch die Zugangsberechtigten in einer dem technischen Stand des Eisenbahnwesens entsprechenden Art und Weise und zu wettbewerbsfähigen wirtschaftlichen Bedingungen notwendig sind, zu gestatten. Dazu zählen insbesondere

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist,
2. im Güterverkehr die Mitbenützung der für den allgemeinen Verkehr bestimmten Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr (Terminals),
3. die Zurverfügungstellung der Traktionsenergie,
4. die Zurverfügungstellung der Kommunikations- und Informationssysteme.

(2) Abs. 1 gilt zugunsten von Zugangsberechtigten mit Sitz in einem anderen Staat nur, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils diese Leistungen und Anlagen für Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich in dem anderen Staat zur Verfügung gestellt werden.

#### **Zugang zur Schieneninfrastruktur**

§ 57. Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben Zugangsberechtigten (§ 59) den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- oder Nebenbahnen gegen Benützungsentgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

#### **Standardanschluß-, -mitbenützungs- und -zugangsverträge**

§ 58.(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben Standardzugangsverträge zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie Zugangsberechtigten die Zugangsrechte gewähren. Diese stellen Rahmen-Vertragsanbote dar, die alle wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten eines entsprechenden Vertrages zu enthalten haben und die nur zugunsten von Zugangsberechtigten abgeändert werden dürfen.

(2) Eisenbahnunternehmen haben Standardanschluß- und -mitbenützungsverträge zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten den Anschluß oder die Mitbenützung gewähren. Diese stellen Rahmen-Vertragsanbote dar, die alle wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten eines entsprechenden Vertrages zu enthalten haben und die nur zugunsten von Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten abgeändert werden dürfen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Standardzugangsverträge sowie deren Änderungen und das Eisenbahnunternehmen die Standardanschluß- und -mitbenützungsverträge sowie deren Änderungen im Amtsblatt zur Wiener Zeitung zu veröffentlichen, unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

#### **Zugangsberechtigte**

§ 59. Der Zugang zur Schieneninfrastruktur nach § 56 ist zu gestatten:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- bzw. Nebenbahnen berechtigt sind;
2. internationalen Gruppierungen
  - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder
  - b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;
4. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, für sonstige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Güterverkehr, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils der Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich zu Anlagen in dem anderen Staat gestattet wird;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
6. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

#### **Voraussetzung für die Ausübung von Zugangsrechten**

**§ 60.** (1) Für die Ausübung von Zugangsrechten erforderlich sind

1. der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen für die betreffenden Verkehrsleistungen nach den für den Sitzstaat maßgeblichen Rechtsvorschriften,
2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 61) sowie der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen und
3. die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen.

(2) Der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen gilt durch die Vorlage einer Europakonzession oder einer sonstigen Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, ABl. Nr. L 143 vom 27. 06. 1995, S. 70, als erbracht.

### Sicherheitsbescheinigung

§ 61. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Nachfrage des bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmen als Zugangsberechtigte eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die Einhaltung der mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und für die von der Nachfrage betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurde. Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nachzuweisen, daß die zum Einsatz vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangswerbers verlangen.

(2) Auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Schienen-Control GmbH eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung festzusetzen. Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht in der von der Schienen-Control GmbH gesetzten Frist aus, hat über Antrag die Schienen-Control GmbH festzustellen, ob alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen. Hat die Schienen-Control GmbH festgestellt, daß alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Sicherheitsbescheinigung binnen 14 Tagen auszustellen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist verpflichtet, Standardsicherheitsbescheinigungen für alle seine Strecken auszustellen, in denen die Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf diesen Strecken festgelegt sind.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Standardsicherheitsbescheinigungen sowie deren Änderungen im Amtsblatt zur Wiener Zeitung zu veröffentlichen, unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

### **Zuweisungsstelle**

§ 62. Die Wahrnehmung der Aufgaben der Zuweisungsstelle, welche die Zuweisung von Fahrwegkapazität vornimmt, obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen für seine Schieneninfrastruktur. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann aber auch eine Vereinbarung mit einer anderen Zuweisungsstelle treffen, welche die Aufgaben in seinem Namen wahrnimmt; dies bedarf der Zustimmung der Behörde.

### **Trennung von Unternehmensbereichen**

§ 63. Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, haben die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrwegbetreiber einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren und im Rechnungswesen auszuweisen; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

### **Behandlung von Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren**

§ 64. Begehren auf Zuweisung von Fahrwegkapazität sind nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur zu erledigen; dabei sind gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste nach Artikel 4 der Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Wegeentgelten (ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995, S. 75) vorrangig zu berücksichtigen und ist auf sonstige im öffentlichen Interesse gebotene Systemverkehre angemessen Bedacht zu nehmen.

### **Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes**

§ 65. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist berechtigt, vom Zugangsberechtigten den Erlag einer angemessenen Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes vorschußweise zu verlangen.

(2) Auf Antrag des Zugangsberechtigten hat die Schienen-Control Kommission darüber zu entscheiden, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen geforderte Anzahlung angemessen ist.

### **Benützungsentgelt**

§ 66. (1) Das Benützungsentgelt ist insbesondere nach Art und Zeit der Verkehrsleistungen, Art einschließlich Nutzung und Abnutzung der Schieneninfrastruktur sowie Marktlage festzusetzen, wobei für gleichartige Verkehrsleistungen auf demselben Markt keine Ungleichbehandlung erfolgen darf. Für Leistungen nach Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 kann eine globale Vereinbarung über die zu zahlenden Benützungsentgelte getroffen werden.



(2) Nähere Bestimmungen über die weitere Ausgestaltung der Kriterien für die Festsetzung des Benützungsentgeltes sind - nach Anhörung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen - durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen, soweit dies jeweils insbesondere zur Umsetzung der Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten (ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995, S. 75) sowie zur Berücksichtigung der öffentlichen Interessen notwendig ist.

### **Verhandlungspflicht**

§ 67.(1) Jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat eine schriftliche Nachfrage von Zugangsberechtigten auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen zu prüfen.

(2) Richtet sich eine Nachfrage gemäß Abs. 1 auf die Zuweisung von Zugtrassen auf Schieneninfrastruktur mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist dieses bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzubringen, auf dessen Schieneninfrastruktur sich der Anfangspunkt der Zugtrasse befindet. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterrichtet unverzüglich alle betroffenen Zuweisungsstellen, die binnen einem Monat zur Nachfrage Stellung nehmen.

(3) Zugangsberechtigte dürfen sich selbst unmittelbar mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen in Verbindung zu setzen. Davon haben sie das für die Zuweisung zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu unterrichten.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entscheidet über die Nachfrage in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber zwei Monate nach Einlangen der schriftlichen Nachfrage. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, daß erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Nachfrage als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Gesetzes entweder durch Abschluß eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche Bedingungen in Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder ist mit schriftlicher Begründung abzulehnen.

(5) Jedes Eisenbahnunternehmen hat eine schriftliche Nachfrage von Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten auf Abschluß eines Vertrages über Anschluß- und Mitbenützungsrechte zu prüfen. Die Entscheidung über die Nachfrage hat entweder durch Abschluß eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder ist mit schriftlicher Begründung abzulehnen.

### **Anrufung der Schienen-Control Kommission durch Zugangsberechtigte**

§ 68.(1) Wird die Nachfrage von Zugangsberechtigten (§ 59) auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen abgelehnt oder kommt ein solcher Vertrag in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Zugangsberechtigten binnen zwei Monaten ab Einlangen der Nachfrage beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Text des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, an das die Nachfrage gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen, insbesondere den Schriftverkehr mit sämtlichen betroffenen Zuweisungsstellen, binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission zu übermitteln.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Hinsichtlich der Zuweisung von Zugtrassen hat die Schienen-Control Kommission nach Anhörung des für die Zuweisung zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde durch eine Anordnung zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, daß erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt. Die Anordnung ersetzt den Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen; sie hat sämtliche Bedingungen in Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Anordnungen gemäß Abs. 4 dürfen zivilrechtlich nur zugunsten der Zugangsberechtigten abgeändert werden. In einem solchen Fall tritt die Anordnung insoweit außer Kraft.

### **Mangel aktuell verfügbarer Zugtrassen**

§ 69. Ist die begehrte Zuweisung von Zugtrassen mangels aktuell verfügbarer Zugtrassen nicht möglich, ist dieses Begehren vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bei dem die ursprüngliche Nachfrage eingebracht wurde, bei der nächsten Fahrplan- oder sonstigen Änderung neuerlich zu behandeln, wenn der Zugangsberechtigte dies verlangt. Die Termine dieser Änderungen sind den Zugangsberechtigten bekanntzugeben.

### **Anrufung der Schienen-Control Kommission**

### **durch Anschluß- und Mitbenützungsberechtigte**

§ 70.(1) Wird die Nachfrage von Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten (§§ 55 und 56) auf Abschluß eines Vertrages über den Anschluß oder die Mitbenützung abgelehnt oder kommt ein solcher Vertrag in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anschluß- oder Mitbenützungsberechtigten binnen angemessener Frist ab Einlangen der Nachfrage beim Eisenbahnunternehmen nicht zustande, kann der Anschluß- oder Mitbenützungsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Text des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Das Eisenbahnunternehmen, an das die Nachfrage gestellt wurde, hat der Schienen-Control-Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission zu übermitteln.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Hinsichtlich des Anschlusses und der Mitbenützung hat die Schienen-Control Kommission nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens und der Anschluß- oder Mitbenützungsberechtigten nach Einlangen der Beschwerde durch eine Anordnung zu entscheiden. Die Anordnung ersetzt den Abschluß eines Vertrages über den Anschluß oder die Mitbenützung; sie hat sämtliche Bedingungen in Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Anordnungen gemäß Abs. 4 dürfen zivilrechtlich nur zugunsten der Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten abgeändert werden. In einem solchen Fall tritt die Anordnung insoweit außer Kraft.

### **Mitteilung von Verträgen**

§ 71. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge über die Zuweisung von Zugtrassen zur Gänze der Schienen-Control GmbH mitzuteilen. Dies gilt nicht für eine Anordnung gemäß § 68 Abs. 4.

(2) Abs. 1 erster Satz gilt auch für Eisenbahnunternehmen im Hinblick auf Verträge über den Anschluß und die Mitbenützung. Abs. 1 zweiter Satz gilt auch für Anordnungen gemäß § 70 Abs. 4.

### **Wettbewerbsaufsicht**

§ 72. Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Leistungen

bereitstellt, die es am Markt anbietet oder die es für seine eigenen Dienste oder für Dienste verbundener Unternehmen anbietet, ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder/und Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.

### **Kartellrecht**

**§ 73.** Auf Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Bestimmungen des Kartellgesetzes 1988 anzuwenden. Zur Vollziehung der Bestimmungen des Abschnittes II bis IV dieses Gesetzes ist die Schienen-Control Kommission berufen. Sie hat hierzu die allgemeinen und die verfahrensrechtlichen Bestimmungen des Kartellgesetzes 1988 sinngemäß anzuwenden.

### **Auskunftspflichten**

**§ 74.** (1) Die Eisenbahnunternehmen haben der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie diesen und den von ihnen Beauftragten zur Überprüfung der Einhaltung der ihnen zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schienen-Control GmbH periodisch alle Fahrpläne bzw. die sonstige Trassennutzung mitzuteilen sowie die zur Nachprüfung der Plausibilität der Angaben erforderlichen Unterlagen zu übermitteln.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterrichten die Schienen-Control GmbH sowie das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das seine Schieneninfrastruktur benützt oder sein Interesse am Zugang durch eine Nachfrage auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen kundgetan hat, rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Schieneninfrastruktur, insbesondere über Fahrplanänderungen und sonstige Änderungen im Trassenmanagement.

### **Zwangsmaßnahmen**

**§ 75.** (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz einer rechtskräftigen Anordnung gemäß §§ 68 Abs. 4 und 70 Abs. 4 unabhängig von der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Anschluß oder die Mitbenützung oder den Zugang zur Schieneninfrastruktur, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensanordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden und

von der Behörde zu bestimmenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt das Eisenbahnunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so darf die Schienen-Control GmbH nach Verständigung des Eisenbahnunternehmens die zur Ermöglichung des Anschlusses oder der Mitbenützung oder des Zuganges zur Schieneninfrastruktur erforderlichen Maßnahmen an Ort und Stelle veranlassen.

## **2. Teil**

### **Schienen-Control GmbH**

#### **Gründung der Schienen-Control GmbH**

§ 76. (1) Zur Wahrung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben wird eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von zehn Millionen Schilling gegründet. Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Sie ist nicht gewinnorientiert.

(2) Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung führt die Firma „Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung“ (Schienen-Control GmbH). Ihre Anteile sind zu 100 % dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte für den Bund obliegt dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Kapitalerhöhungen zuzustimmen.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat dafür Sorge zu tragen, daß dem Aufsichtsrat der Schienen-Control GmbH auch ein Vertreter des Bundesministers für Finanzen angehört.

(5) Die Schienen-Control GmbH ist als Arbeitgeber kollektivvertragsfähig.

#### **Aufgaben der Schienen-Control GmbH**

§ 77. (1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 61 und 75) folgende Aufgaben:

1. die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt;
2. die Überwachung der Wahrung der Veröffentlichungs-, Bereitstellungs- und Mitteilungspflichten der Eisenbahnunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen;
3. die Verpflichtung zur Abgabe einer Stellungnahme zu den von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 58 mitgeteilten Standardzugangsverträgen und zu den gemäß § 61 Abs. 4 mitgeteilten Standardsicherheitsbescheinigungen und zu den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 58 mitgeteilten

Standardanschluß- und -mitbenützungsverträgen und die Veröffentlichung dieser Stellungnahme;

4. die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§ 81 Abs. 3).

(2) Im Rahmen der Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission hat die Schienen-Control GmbH dieser alle mitteilungspflichtigen Akte zur Kenntnis zu bringen.

(3) Die Schienen-Control GmbH kann zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben Anordnungen erlassen.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Zusammenhang mit seinen Zuständigkeiten im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen die Schienen-Control GmbH mit der Durchführung vorbereitender Aufgaben und der Erstellung von Gutachten beauftragen.

(5) Die Schienen-Control GmbH hat alle organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können und der Schienen-Control Kommission die Erfüllung von deren Aufgaben zu ermöglichen.

#### **Verfahrensvorschrift, Instanzenzug**

§ 78. (1) Die Schienen-Control GmbH wendet in Verwaltungsverfahren das AVG an, sofern dieses Bundesgesetz nicht anderes bestimmt.

(2) Gegen Bescheide und in Bescheidform ergangene Anordnungen der Schienen-Control GmbH ist die Berufung an die Schienen-Control Kommission zulässig.

#### **Aufsicht**

§ 79. (1) Unbeschadet der Rechte der Generalversammlung gemäß dem Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBI.Nr. 58/1906, unterliegt die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH der Aufsicht des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr.

(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in Erfüllung seines Aufsichtsrechtes der Schienen-Control GmbH allgemeine Weisungen oder Weisungen im Einzelfall erteilen.

(3) Dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr sind von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die entsprechenden Unterlagen zu übermitteln.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann die Bestellung zum Geschäftsführer widerrufen, wenn ein Geschäftsführer eine Weisung gemäß Abs. 2 nicht befolgt oder eine Auskunft gemäß Abs. 3 nicht erteilt. §

16 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBI. Nr. 58/1906, wird dadurch nicht berührt.

### **Aufwand der Schienen-Control GmbH**

§ 80. Die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig und sparsam zu erfolgen. Der Bund hat die Kosten des Personal- und Sachaufwandes der Schienen-Control GmbH zu tragen, soweit sich diese Kosten aus der Erfüllung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben ergeben. Die Schienen-Control GmbH hat hierzu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan zu erstellen.

## **3. Teil**

### **Schienen-Control Kommission**

#### **Einrichtung der Schienen-Control Kommission**

§ 81. (1) Bei der Schienen-Control GmbH wird eine Schienen-Control Kommission eingerichtet.

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 65 Abs. 2, 68, 70, 72 und 73) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide und in Bescheidform ergangene Anordnungen der Schienen-Control GmbH.

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen des Vorsitzenden oder des in der Geschäftsordnung bezeichneten Mitgliedes gebunden.

#### **Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission**

§ 82. (1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus einem Vorsitzenden und fünf weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitgliedes an dessen Stelle. Der Vorsitzende und dessen Ersatzmitglied, die dem Richterstand anzugehören haben, werden vom Bundesminister für Justiz bestellt. Die übrigen Mitglieder und deren Ersatzmitglieder, die Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens sein müssen, werden vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr bestellt.

(2) Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission und ihre Ersatzmitglieder werden für eine Amtsdauer von fünf Jahren berufen. Sie haben bei Ablauf dieser Amtsdauer ihr Amt bis zu dessen Wiederbesetzung auszuüben. Wiederbestellungen sind zulässig. Scheidet ein Mitglied bzw. ein Ersatzmitglied vor Ablauf der Bestelldauer

aus, so ist unter Anwendung des Abs. 1 für die restliche Bestelldauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(3) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

1. wegen Todes;
2. wegen Ablaufes der Bestelldauer;
3. wegen Verzichts;
4. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, daß das Mitglied bzw. Ersatzmitglied wegen schwerer körperlicher oder geistiger Gebrechen zu einer ordentlichen Funktionsausübung unfähig ist;
5. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, daß das Mitglied bzw. Ersatzmitglied Einladungen zu drei aufeinanderfolgenden Sitzungen ohne genügende Entschuldigung keine Folge geleistet hat;
6. für den Vorsitzenden bzw. dessen Ersatzmitglied wegen Ausscheidens aus dem Richterstand.

#### **Beschlußfassung und Geschäftsordnung**

§ 83. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission werden mit Stimmenmehrheit gefaßt; Stimmenthaltung ist unzulässig. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Die Schienen-Control Kommission hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, in der einzelne ihrer Mitglieder mit der Führung der laufenden Geschäfte, unter Einschluß der Erlassung verfahrensrechtlicher Bescheide, betraut werden können. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

#### **Verfahrensvorschrift, Instanzenzug**

§ 84. Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schienen-Control Kommission das AVG anzuwenden. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist zulässig.

#### **Kosten und Entschädigung der Mitglieder**

§ 85. Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Schienen-Control Kommission zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.“

7. Der § 54 erhält die Bezeichnung „§ 86“, der § 54a die Bezeichnung „§87“, die §§ 55 bis 61 die Bezeichnung „§§89 bis 95“.



8. Nach § 87 wird folgender § 88 eingefügt:

„§ 88. (1) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 100.000 S zu bestrafen, wenn sie

- a) entgegen § 58 Abs. 2 der Verpflichtung zur Erstellung von Standardanschluß- und -mitbenützungsverträgen nicht nachkommen,
- b) entgegen § 58 Abs. 3 der Veröffentlichungspflicht betreffend Standardanschluß- und -mitbenützungsverträgen nicht nachkommen,
- c) entgegen § 58 Abs. 3 Standardanschluß- und -mitbenützungsverträge nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen;
- d) entgegen § 58 Abs. 3 Standardanschluß- und -mitbenützungsverträge nicht mitteilen,
- e) entgegen § 63 die Verpflichtung zur Trennung der Unternehmensbereiche nicht beachten,
- f) entgegen der Bestimmung des § 63 das Quersubventionsverbot mißachten,
- g) der Übermittlungspflicht nach § 70 Abs. 2 nicht nachkommen,
- h) entgegen § 71 Abs. 2 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
- i) gegen Auskunftspflichten des § 74 Abs. 1 verstoßen und keine Einschau in Aufzeichnungen und Bücher gewähren, oder
- j) einer Anordnung der Schienen-Control GmbH nicht Folge leisten.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 100.000 S zu bestrafen, wenn sie

- a) entgegen § 58 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von Standardzugangsverträgen nicht nachkommen,
- b) entgegen § 58 Abs. 3 der Veröffentlichungspflicht betreffend Standardzugangsverträge nicht nachkommen,
- c) entgegen § 58 Abs. 3 Standardzugangsverträge nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen,
- d) entgegen § 58 Abs. 3 Standardzugangsverträge nicht mitteilen,
- e) entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellen,
- f) entgegen § 61 Abs. 3 der Verpflichtung zur Erstellung von Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht nachkommen,
- g) entgegen § 61 Abs. 4 der Veröffentlichungspflicht betreffend Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht nachkommen,
- h) entgegen § 61 Abs. 4 Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen,
- i) entgegen § 61 Abs. 4 Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht mitteilen,
- j) der Übermittlungspflicht nach § 68 Abs. 2 nicht nachkommen,
- k) gegen die Verpflichtung zur Berücksichtigung einer Nachfrage gemäß § 69 verstoßen,
- l) entgegen § 71 Abs. 1 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
- m) entgegen § 74 Abs. 2 der Mitteilungs- und Übermittlungspflicht nicht nachkommen,

- n) der Informationspflicht gemäß § 74 Abs. 3 nicht nachkommen, oder
- o) einer Anordnung der Schienen-Control GmbH nicht Folge leisten.

(3) Ein Eisenbahnunternehmen und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 500.000 S zu bestrafen, wenn sie trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder einer rechtskräftigen Anordnung nach § 68 Abs. 4 und § 70 Abs. 4 faktisch den Anschluß oder die Mitbenützung oder den Zugang zur Schieneninfrastruktur verhindern.

(4) Die Bestellung eines verantwortlich Beauftragten im Sinne des § 9 VStG zur Einhaltung der in den Abs. 1 bis 3 angeführten Bestimmungen ist unzulässig.“

9. Nach § 91 Abs. 6 werden folgende Abs. 7 und 8 angefügt:

„(7) Die Aufgaben und Befugnisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nach dem Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion, insbesondere die Überwachung der Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen, erstrecken sich auch auf Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland, insoweit Tätigkeiten nach diesem Bundesgesetz in Österreich ausgeübt werden.

(8) Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt:

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen;
3. Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten.“

10. Dem § 93 Abs. 3 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) Die gemäß § 24 g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 ernannten Mitglieder und Ersatzmitglieder der unabhängigen Schiedsstelle gelten als gemäß § 82 emannte Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission. Ihre Mitgliedschaft endet nach Ablauf der ursprünglichen Bestelldauer.“

11. Nach § 95 wird folgender § 96 samt Überschrift angefügt:

#### **„Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

„§ 96. (1) § 10a, § 14 Abs. 6 erster Satz, § 17 Abs. 2, § 22 Abs. 1 letzter Satz, § 26 Abs. 5, § 28 § 30 lit. b, § 52 Abs. 1, die §§ 54 bis 85 samt Überschriften, § 88, § 91 Abs. 7 und 8, § 93 Abs. 4 und § 96 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr..../19.. sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 54 bis 61 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

(2) Die §§ 24 bis 24g treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.

## **Artikel II**

### **Änderung des Bundesbahngesetzes 1992**

Das Bundesbahngesetz 1992, BGBl. Nr. 825/1992, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 15/1998, wird wie folgt geändert:

1. § 2 *samt Überschrift lautet:*

#### **„Schieneninfrastruktur**

§ 2. (1) Der Bund trägt die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau jener Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957), die zur Erfüllung des Betriebszweckes gemäß § 1 Abs. 3 notwendig ist, soweit die Kosten nicht durch Dritte aufgebracht werden können. Die Bereitstellung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur hat nach den vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vorzugebenden verkehrspolitischen Grundsätzen (Verkehrswegeplan) zu erfolgen.

(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr überträgt durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Österreichischen Bundesbahnen nach deren Anhörung Schieneninfrastrukturvorhaben, wenn nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen die Planung und die Durchführung der Vorhaben geboten ist, die Durchführung durch die Österreichischen Bundesbahnen erfolgen soll und der Bund ganz oder teilweise die Kosten trägt. Vor Erlassung einer Verordnung haben die Österreichischen Bundesbahnen die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen. Bauvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen, für die vor dem 1. Juli 1996 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde, gelten als übertragen.

(3) Die Bereitstellung oder der Ausbau von Schieneninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, daß entsprechende Beiträge zu den Investitions- und Folgekosten geleistet werden.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes einen mehrjährigen Rahmen für Mittel für den Schieneninfrastrukturbetrieb und die Schieneninfrastrukturerhaltung fest.

(5) Die Österreichischen Bundesbahnen haben den Unternehmensbereich Infrastruktur einschließlich der

Funktionen als Fahrwegbetreiber und Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren und auch das Rechnungswesen getrennt gemäß § 63 Eisenbahngesetz 1957 zu gestalten und zu führen.

(6) Für den Zugang zur Schieneninfrastruktur ist an den Fahrwegbetreiber ein Benützungsentgelt zu entrichten. Bei dessen Festsetzung ist von den gemäß § 66 Eisenbahngesetz 1957 festgelegten Kriterien auszugehen und für die jeweiligen Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze die Zustimmung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr und des Bundesministers für Finanzen einzuholen. Die Berechnung und Einhebung der Benützungsentgeltsbeträge selbst obliegt dem Fahrwegbetreiber, dem die über den gemäß Abs. 7 zu zahlenden Pauschalbetrag hinaus erzielten Erlöse aus der Benützung und Verwertung der Schieneninfrastruktur verbleiben.

(7) Die Österreichischen Bundesbahnen haben als Beitrag zur Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH einen Pauschalbetrag an diese Gesellschaft zu entrichten; dieser Pauschalbetrag ist solange jährlich unmittelbar an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zu zahlen, bis die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung von Schieneninfrastrukturvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen nachgekommen ist. Der Pauschalbetrag für das Jahr 1999 beträgt 3,695 Milliarden Schilling (268.526.122,25 EURO); für die Folgejahre hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die Entwicklung am Verkehrsmarkt, die allgemeine Preisentwicklung und das Refinanzierungserfordernis für die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH jeweils den Prozentsatz zur Valorisierung festzusetzen.“

2. Im § 25 wird folgender Abs. 4 angefügt:

„(4) § 2 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. ..../1999 tritt mit 1. Jänner 2000 in Kraft; die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen gemäß § 2 Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 festgelegten Kriterien sind bis zum Wirksamwerden der Festsetzung der Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze nach § 2 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. ..../1999 anzuwenden.“

### **Artikel III**

#### **Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes**

Das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, BGBl. Nr. 201/1996, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I

Nr. 113/1997, wird wie folgt geändert:

1. *§ 1 lautet:*

„§ 1. Für Zwecke der Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957) der Hauptbahnen und Nebenbahnen (Regionalbahnen) ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von mindestens 10 Millionen Schilling mit Sitz in Wien zu errichten, welche die Bezeichnung „Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH“, im folgenden Gesellschaft genannt, führt, deren Anteile zumindest zu 51% dem Bund vorbehalten sind.“

2. *§ 2 samt Überschrift entfällt.*

3. *Im § 3 entfallen die Ziffern 2 und 3.*

4. *Im § 3 lautet Ziffer 4:*

„4. die Mitwirkung an Verträgen über die Beteiligung Dritter an der Finanzierung von Strecken bzw. Streckenteilen und der Abschluß von Verträgen mit Dritten über die Mitfinanzierung und Verwertung von Strecken bzw. Streckenteilen, für die einem Dritten die Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957 verliehen wird, wobei im Falle, daß Zahlungsverpflichtungen durch die Gesellschaft eingegangen werden, vorher das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen herzustellen ist, „

5. *Im § 5 lautet Abs. 1 Ziffer 1:*

„1. durch den jährlichen Pauschalbetrag gemäß § 2 Abs. 7 Bundesbahngesetz 1992;“

6. *Im § 13 wird folgender Satz angefügt:*

„§ 1, § 3 Z 4 und § 5 Abs. 1 Z 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. .... /1999 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft; § 2 samt Überschrift und § 3 Z 2 und 3 treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.“

## Vorblatt

### Problem:

Bei der eingeleiteten Marktöffnung für Schienenverkehrsleistungen fehlt noch eine regulierende Aufsichtsfunktion mit allen nötigen Befugnissen.

### Ziel:

Schon in der Anfangsphase sollen die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb ergänzt werden. Ein Regulator soll auch für den Schienenverkehrsmarkt eingerichtet werden, ähnlich dem für den Telekom-Bereich.

### Inhalt:

- Neufassung und Ergänzung des Regelungsbereiches über die Modalitäten von Mitbenützung und Zugang im Eisenbahngesetz
- Einfügung von Regelungen über die Einrichtung einer Schienen-Control GmbH, welche die spezifischen behördlichen Regulierungsaufgaben wahrnimmt, und das Sekretariat für die Schienen-Control Kommission bildet, welche als Kollegialbehörde mit richterlichem Vorsitz Beschwerdeinstanz ist
- Marktbeobachtungs- und Durchsetzungsrechte für die Regulierungsbehörde, Strafbestimmungen
- Anpassungen im Bundesbahngesetz, um die Rahmenbedingungen des Infrastrukturbereiches für die Erzielung von Benützungsentgelten zu verbessern
- Konzentration der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft auf die Finanzierungsfunktion einschließlich Mitwirkung an PPP-Modellen

### Alternative:

keine.

### Finanzielle Auswirkungen:

kurzfristig Kosten der Einrichtung der Schienen-Control GmbH; auf weitere Sicht finanzielle Vorteile aus vermehrter Nutzung der Schieneninfrastruktur; weiteres wird im Beilageblatt dargestellt.

### Beschäftigungsauswirkungen:

Abgesehen von den gesondert dargestellten finanziellen Auswirkungen ist anzumerken, daß im Bereich der Mitbenützung und des Zugangs die Verfahrensstrukturen im wesentlichen bereits vorhanden sind und im Sinn verbesserter Rahmenbedingungen ausgestaltet werden. Auf weitere Sicht ist nicht nur eine stärkere Nutzung der Schieneninfrastruktur, sondern damit auch eine Sicherung der Beschäftigungslage auf diesem Sektor zu erwarten.

### EU-Konformität:

gegeben.

## Erläuterungen

### Allgemeiner Teil

Ausgehend von den in der EU entwickelten Prinzipien für die Eisenbahnreform erfolgte in Österreich eine gesetzliche Umsetzung der ersten Schritte zur Marktöffnung für Schienenverkehrsleistungen insbesondere mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997.

Im Sinne der auf europäischer Ebene und in Österreich vorliegenden ersten Erfahrungen sollen schon in dieser Anfangsphase die Rahmenbedingungen für einen fairen Wettbewerb weiter ausgestaltet werden. Insbesondere soll ein Regulator auch für den Schienenverkehrsmarkt eingerichtet werden, der alle fachspezifischen, betrieblich und ökonomisch verflochtenen Kriterien des Zugangs im Schienenverkehr behandelt. Er soll sowohl präventiv im Sinn fairer Rahmenbedingungen als auch als Beschwerdeinstanz zur Verfügung stehen.

Die behördliche Konstruktion orientiert sich am Vorbild der für den Telekom-Bereich getroffenen Regelung. Es ist aus gleichartigen Erwägungen die Einrichtung einer Schienen-Control GmbH zu Wahrnehmung der spezifischen behördlichen Regulierungsaufgaben vorgesehen. Diese Gesellschaft fungiert auch als Sekretariat für die Schienen-Control Kommission, welche in Nachfolge der bereits nach dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 gebildeten Schiedsstelle als Kollegialbehörde mit richterlichem Vorsitz die unabhängige Beschwerdeinstanz in den Angelegenheiten bildet, die hauptsächlich „civil rights“ betreffen.

Die schon im derzeit geltenden Eisenbahngesetz in Umsetzung der EU-Richtlinien vorhandenen materiellen Regelungen über Anschluß und Mitbenützung einerseits sowie über Zugang zur Schieneninfrastruktur andererseits werden zusammengefaßt und insofern ergänzt, als eine allgemeine Regelung über die im Zusammenhang mit dem Zugang benötigten Leistungen und Anlagen getroffen wird, und im Sinne der Transparenz der Bedingungen für Interessenten an einem Markteintritt normiert wird, daß die Modalitäten in Standardverträgen von vornherein bekanntgegeben werden sollen.

Im vorliegenden Zusammenhang werden auch die Bestimmungen über die Festsetzung und Einhebung des Benützungsentgeltes im Bereich ÖBB reformiert, um dem Infrastrukturbereich erweiterte kaufmännische Gestaltungsmöglichkeiten und Anreize zu einer zusätzlichen Nutzung der Schieneninfrastruktur zu eröffnen. Der Aufgabenbereich der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft wird auf ihre Finanzierungsfunktion konzentriert.

Was die finanziellen Auswirkungen anlangt, ist vorweg festzuhalten, daß dieses Gesetzesvorhaben Aufgabenänderungen nur auf Bundesseite auslöst, nicht für die anderen Gebietskörperschaften, sodaß sich für Länder und Gemeinden keine finanziellen Auswirkungen ergeben. Weiters ist grundsätzlich zu bemerken, daß dem Aufwand für die Einrichtung eines solchen Regulators, der zumindest in der Anfangsphase eine spezifische kleine Organisation darstellen wird, mittel- bis längerfristig zu erwartende Vorteile aus der verbesserten Nutzung und Vermarktung der Schieneninfrastruktur der ÖBB und anderer Bahnen gegenüberstehen werden, die den Organisationsaufwand weitaus überwiegen. Im einzelnen wird zu den finanziellen Auswirkungen auf das Beiblatt zu den Erläuterungen verwiesen.

Die verfassungsrechtlichen Kompetenzgrundlagen liegen in Artikel 10 Abs. 1 Z 9 B-VG (Verkehrswesen bezüglich der Eisenbahnen) und Artikel 10 Abs. 1 Z 6 B-VG.

Die Konformität mit dem EU/EWR-Recht ist gegeben. Auf Basis der einschlägigen Richtlinien, insbesondere 91/440/EWG, 95/18/EG und 95/19/EG, welche bereits mit dem Eisenbahnrechtsanpassungsgesetz 1997 umgesetzt wurden, erfolgen ergänzende Regelungen.

## Besonderer Teil

### Zu Artikel I (Änderung des Eisenbahngesetzes 1957)

#### Zu Z 1 (§ 1a Abs. 1 letzter Satz)

In der bereits im geltenden Gesetzestext enthaltenen Passage für die bisher übliche Unternehmensform integrierter Eisenbahnunternehmen, also solcher, die sowohl ihre Schieneninfrastruktur betreiben als auch Verkehrsleistungen darauf erbringen, und die nun diese beiden Funktionen getrennt zu organisieren und verrechnen haben, soll ergänzend klargestellt werden, daß sich die im Eisenbahngesetz statuierten Rechte und Pflichten für Eisenbahninfrastrukturunternehmen einerseits und Eisenbahnverkehrsunternehmen andererseits dann auf den jeweiligen Unternehmensbereich der integrierten Eisenbahnunternehmen beziehen.

#### Zu Z 2 (§ 10a)

Aus systematischen Gründen wird die im bisherigen § 24a Abs. 2 enthaltene Definition der Schieneninfrastruktur nunmehr im Abschnitt I (Begriffsbestimmungen) unter Beibehaltung des bisherigen Gesetzestextes geregelt.

#### Zu Z 3 und 5 (§§ 14 Abs. 6, 17 Abs. 2, 22 Abs. 1, 26 Abs. 5, 28, 30 lit. b und 52 Abs. 1)

Bedingt durch die Aufhebung der §§ 24 bis 24g, die Einfügung eines neuen Abschnittes IVa und durch die Umnummerierung der §§ 54 bis 61 müssen Zitierungen in den Bestimmungen, die sich auf diese Regelungen beziehen, angepaßt werden.

#### Zu Z 4 (Aufhebung der §§ 24 bis 24g)

Die Bestimmungen über die Öffnung und Verknüpfung von Eisenbahnen in den §§ 24 bis 24g (Anschluß-, Mitbenützungs-, Zugangsrechte, Sicherheitsbescheinigung, Zuweisungsstelle, Regelung über das Benützungsentgelt, die Einrichtung einer unabhängigen Schiedsstelle etc.) werden aufgehoben. Dieser Regelungskomplex ist nunmehr adaptiert und erweitert in einem neu eingefügten Abschnitt IVa zusammengefaßt.

#### Zu Z 6 (§§ 54 bis 85)

Der neue Abschnitt IVa regelt die Regulierung des Schienenverkehrsmarktes.

#### 1. Teil:

§ 54: In Form einer Zielbestimmung wird der mit dem neuen Abschnitt IV a verfolgte Zweck festgelegt.

§ 55: Dieser entspricht inhaltlich und textlich dem bisherigen § 24 Abs. 1 und 3.

§ 56: Über die Zuteilung von Zugtrassen hinaus sind für die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen eine Reihe von Produktionsfaktoren ausschlaggebend bzw. notwendig, die nicht alle in den Schieneninfrastrukturbereich fallen. Auch wenn es hier in erster Linie um kaufmännische Vereinbarungen zwischen den Unternehmen geht, soll eine gesetzliche Rahmenbedingung zur Verfügung stehen. Im Streitfall soll auch hierfür nötigenfalls die Regulierungsbehörde eingeschaltet werden können, um eine umfassende Behandlung aller Kriterien des Zugangs bzw. der damit zusammenhängenden Mitbenützung durch diese fachspezifische unabhängige Stelle zu gewährleisten. Für derartige Leistungen und Anlagen gibt es derzeit nur für Teilbereiche eine Regelung in Richtung Zurverfügungstellung gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt (die derzeitigen §§ 24 Abs. 2 und 24a Abs. 5 betreffen Ausbildungseinrichtungen und Umschlagsanlagen für den kombinierten Verkehr). Mit § 56 wird nunmehr ein derartiger Rechtsanspruch auf Zurverfügungstellung der für den Zugang notwendigen Leistungen und Anlagen in allgemeinerer Form geschaffen werden, wobei das kaufmännische Prinzip des angemessenen Kostenersatzes und branchenüblichen Entgeltes beibehalten wird. Einige dieser Leistungen und Anlagen sind demonstrativ aufgezählt. Das schon im bisherigen § 24a Abs. 5 enthaltene Gegenseitigkeitsprinzip wird ebenfalls beibehalten.



§ 57: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24a Abs. 1.

§ 58: Um für Zugangs-, Anschluß- und Mitbenutzungsberechtigte bzw. Interessenten die finanziellen, administrativen und technischen Modalitäten von vornherein transparent zu machen, werden Eisenbahninfrastrukturunternehmen zur Erstellung von Standardzugangsverträgen und Eisenbahnunternehmen zur Erstellung von Standardanschluß- und -mitbenützungsverträgen verpflichtet. Diese Verpflichtung ist im Sinne eines fairen Wettbewerbs damit verbunden, daß von diesen Standardvertragsanboten letztlich im Zuge von konkreten Vertragsverhandlungen nicht zulasten der Zugangs-, Anschluß- und Mitbenutzungsberechtigten abgewichen werden darf.

§ 59: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24a Abs. 3.

§ 60: Der Abs. 1 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24a Abs. 4. Zur Erleichterung der Prüfung der Voraussetzung des Vorliegens einer aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen wird festgelegt, daß diese Voraussetzungen bei Vorliegen einer Europakonzession oder einer Genehmigung nach der Richtlinie 95/18/EG als erbracht gelten.

§ 61: Der Abs. 1 entspricht inhaltlich im wesentlichen dem bisherigen § 24b Abs. 1. Abweichend von der bisherigen Regelung des § 24b Abs. 2 wird festgelegt, daß auch die Entscheidungsfunktion in Angelegenheiten der Sicherheitsbescheinigung - wegen des engen fachlichen Zusammenhanges - bei der Regulierungsbehörde liegen soll. Die Schienen-Control GmbH (anstelle des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr) soll eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung auf Antrag der Beteiligten festzusetzen haben. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist dann zur Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung binnen 14 Tagen verpflichtet, wenn die Schienen-Control GmbH das Vorliegen der Voraussetzungen für die Ausstellung der Sicherheitsbescheinigung festgestellt hat.

Aus Gründen der vorhin angesprochenen Transparenz sind Eisenbahninfrastrukturunternehmen verpflichtet, für ihre Strecken Standardsicherheitsbescheinigungen auszustellen.

§ 62: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24c Abs. 1 erster und zweiter Satz.

§ 63: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24c Abs. 1 dritter Satz.

§ 64: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24 c Abs. 2.

§ 65: Zur Vermeidung der Erschwerung des Zuganges für Zugangsberechtigte wird festgelegt, daß nur eine angemessene Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen vorschußweise verlangt werden darf. Über die Angemessenheit entscheidet im Streitfall auf Antrag auch hier die Schienen-Control Kommission.

§ 66: Der Abs. 1 entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24d Abs. 2 entspricht inhaltlich im wesentlichen dem bisherigen § 24e mit der Abweichung, daß der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr die Bestimmungen über die weitere Ausgestaltung der Kriterien (bisher: allgemeine Kriterien) für die Festsetzung des Benützungsentgeltes durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen hat (bisher: festlegen kann).

§ 67: Eisenbahninfrastrukturunternehmen werden verpflichtet, Nachfragen von Zugangsberechtigten auf Abschluß eines Zugangsvertrages zu prüfen und binnen zwei Monaten zu entscheiden, ob und mit welchem Inhalt ein Zugangsvertrag abgeschlossen werden kann oder nicht. Eine ähnliche Verpflichtung wird auch für Eisenbahnunternehmen im Hinblick auf Nachfragen Anschluß- und Mitbenutzungsberechtigter auf Abschluß eines Anschluß- bzw. Mitbenützungsvertrages statuiert.

- § 68: Dem Zugangsberechtigten wird eine Beschwerdemöglichkeit an die Schienen-Control Kommission gegen Entscheidungen des Eisenbahninfrastrukturunternehmens gemäß § 67 Abs. 4 oder gegen eine Säumnis des Eisenbahninfrastrukturunternehmens eingeräumt. Nach Durchführung eines Verfahrens kann die Schienen-Control Kommission entweder der Beschwerde nicht stattgeben oder mit Anordnung den begehrten Zugang einräumen. Die Anordnung hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten und ersetzt den Abschluß eines Zugangsvertrages. Zum Schutz der Zugangsberechtigten darf eine solche Anordnung zivilrechtlich nur zugunsten Zugangsberechtigter geändert werden.
- § 69: Dieser entspricht inhaltlich dem bisherigen § 24f Abs. 6.
- § 70: Den Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten wird eine Beschwerdemöglichkeit an die Schienen-Control Kommission gegen Entscheidungen des Eisenbahnunternehmens gemäß § 67 Abs. 5 oder gegen eine Säumnis des Eisenbahnunternehmens eingeräumt. Nach Durchführung eines Verfahrens kann die Schienen-Control Kommission entweder der Beschwerde nicht stattgeben oder mit Anordnung den begehrten Anschluß bzw. die begehrte Mitbenützung einräumen. Die Anordnung hat sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten und ersetzt den Abschluß eines Anschluß- bzw. Mitbenützungsvertrages. Zum Schutz der Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten darf eine solche Anordnung zivilrechtlich nur zugunsten Zugangsberechtigter geändert werden.
- § 71: Zwecks Marktbeobachtung durch die Schienen-Control GmbH sind Zugangs-, Anschluß- und Mitbenützungsverträge dieser Gesellschaft mitzuteilen.
- § 72: Zur Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbes zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen wird die Schienen-Control Kommission berechtigt, diskriminierend agierenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder ein diskriminierendes Verhalten zu untersagen und Verträge ganz oder teilweise für unwirksam zu erklären.
- § 73: Um Kartelle zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen mit marktbeherrschender Stellung verbieten zu können, sind die Abschnitte II. bis IV. des Kartellgesetzes 1988 auch auf Eisenbahnverkehrsunternehmen anzuwenden, wobei es im Hinblick auf die spezifische Materie der Regulierung des Schienenverkehrsmarktes zweckmäßig erscheint, daß für den Vollzug hier die Schienen-Control Kommission zuständig wird.
- § 74: Um der Schienen-Control GmbH eine effiziente Erfüllung ihrer Aufgaben zu ermöglichen, haben die Eisenbahnunternehmen dieser Gesellschaft Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren. Weiters haben die Eisenbahninfrastrukturunternehmen dieser Gesellschaft die erforderlichen Daten und Unterlagen zur Beurteilung freier Kapazitäten bei der Trassennutzung zur Verfügung zu stellen.
- In Abs. 3 wird - zusätzlich zu der in Umsetzung von Art. 9 Abs. 3 der Richtlinie 95/19/EG bereits bestehenden Verständigungspflicht - für Zwecke der Marktbeobachtung auch die Mitteilung an die Schienen-Control GmbH festgelegt.
- § 75: Da die Mittel des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes bzw. der gerichtliche Weg zur adäquat raschen Durchsetzung eines Anspruches auf Zugang, Anschluß und Mitbenützung gegebenenfalls nicht ausreichen könnten, wird für diesen Bereich die Möglichkeit einer Sonderzwangsvollstreckung mit Zuständigkeit der Schienen-Control GmbH normiert.

## 2. Teil:

§ 76: Diese Bestimmung ist weitgehendst den §§ 108 und 119 (Errichtung einer Telekom Control GmbH; Kollektivvertragsfähigkeit) Telekommunikationsgesetz (TKG) nachgebildet.

§ 77: Aufgaben der Schienen-Control GmbH sind die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission, die Marktbeobachtung und die Überwachung von Veröffentlichungs-, Bereitstellungs- und Mitteilungsverpflichtungen der Eisenbahnunternehmen, die Verpflichtung zur Abgabe einer zu veröffentlichenden Stellungnahme zu Standardanschluß-, -mitbenützung-, -zugangsverträgen sowie zu -sicherheitsbescheinigungen, sowie die Erfüllung der der Schienen-Control GmbH in den §§ 61 (Sicherheitsbescheinigung) und 75 (Zwangmaßnahmen) zugewiesenen Aufgaben.

Die Abs. 4 und 5 sind den §§ 83 Abs. 3 und § 109 letzter Satz TKG nachgebildet.

§ 78: Als Verwaltungsbehörde im funktionellen Sinn hat die Schienen-Control GmbH das AVG anzuwenden. Gegen ihre Bescheide ist Berufung an die Schienen-Control Kommission zulässig.

§ 79: Diese Bestimmung ist dem § 117 TKG nachgebildet.

§ 80: Da die Schienen-Control GmbH als Regulierungsbehörde ohne „operative“ Aufgaben keine Einkünfte erzielt, ist der Personal- und Sachaufwand vom Bund zu ersetzen. Die Geschäftsführung hat wirtschaftlich, sparsam und zweckmäßig zu erfolgen.

### 3. Teil:

§ 81: In Fortsetzung der nach § 24g beim Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr eingerichteten unabhängigen Schiedsstelle wird eine Kollegialbehörde mit richterlichem Einschlag bei der Schienen-Control GmbH angesiedelt. Dieser obliegen die Behandlung von Beschwerden Anschluß-, Mitbenützung- und Zugangsberechtigter, die Entscheidung über die Angemessenheit einer Vorausanzahlung des Benützungsentgeltes, die Wettbewerbsaufsicht, die Vollziehung der Abschnitte II. bis IV. des Kartellgesetzes und die Entscheidung über Berufungen gegen Bescheide der Schienen-Control GmbH.

§ 82: Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem für die unabhängige Schiedsstelle bisher geltenden § 24g Abs. 2 bis 4.

§ 83: Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem für die unabhängige Schiedsstelle bisher geltenden § 24g Abs. 5.

§ 84: Diese Bestimmung entspricht inhaltlich im wesentlichen dem für die unabhängige Schiedsstelle bisher geltenden § 24g Abs. 6. Gegen alle Entscheidungen der Schienen-Control Kommission ist eine Beschwerdemöglichkeit an den Verwaltungsgerichtshof vorgesehen.

§ 85: Diese Bestimmung entspricht inhaltlich dem für die unabhängige Schiedsstelle bisher geltenden § 24g Abs. 7.

### **Zu Z 7**

Durch die Einfügung eines Abschnittes IV mit 32 neuen Paragraphen ist eine Umnummerierung der bisherigen §§ 54 bis 61 erforderlich.

**Zu Z 8 (§ 88)**

Korrespondierend zu dem neu eingefügten Abschnitt IV mit den Pflichten von Eisenbahnunternehmen im Bereich der Schienenverkehrsmarkt-Regulierung sind diesbezüglich neue Strafbestimmungen vorgesehen.

Um die Bedeutung der Erreichung der Regulierungsziele zu unterstreichen, und im Hinblick darauf, daß die Marktregulierung im Rahmen des einschlägigen EU-Rechtes direkt die Organisation und Geschäftsführung der Eisenbahnunternehmen betrifft, erscheint es zur Regelung des Gegenstandes erforderlich, daß entgegen § 9 VStG die Bestellung eines verantwortlichen Beauftragten unzulässig ist und für Verstöße gegen die mit Strafe sanktionierten Bestimmungen des Abschnittes IVa die Vorstände/Geschäftsführer verwaltungsstrafrechtlich zur Verantwortung zu ziehen sind.

**Zu Z 9 (§ 91 Abs. 7 u. 8)**

Es wird klargestellt, daß die Aufgaben und Befugnisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nach dem VAIG, insbesondere die Überwachung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen, sich auch auf Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland im Hinblick auf Tätigkeiten im Inland erstrecken. Dies ist zur Wahrung eines gleichen Standards für die Arbeitnehmer im Eisenbahnbereich verdeutlicht, und korrespondiert mit Art. 12 der Richtlinie 95/18/EG.

**Zu Z 10 (§ 93 Abs. 4)**

Die Ernennungsvoraussetzungen für die Mitglieder der Schienen-Control Kommission sind mit jenen für die Mitglieder der seit kurzem bestehenden unabhängigen Schiedsstelle ident. Es ist daher im Sinne eines verwaltungsökonomischen Übergangs vorgesehen, daß die Ernennung zum Mitglied bzw. Ersatzmitglied der unabhängigen Schiedsstelle auch als Ernennung zum Mitglied bzw. Ersatzmitglied der Schienen-Control Kommission gilt.

**Zu Artikel II (Änderung des Bundesbahngesetzes 1992)****Zu Z 1 (§ 2)**

Im Eisenbahngesetz sind die für alle betroffenen Eisenbahnunternehmen geltenden Bestimmungen über das dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrwegbetreiber zustehende Benützungsentgelt und die Festlegung von (generellen) Kriterien hierfür im Verordnungsweg enthalten.

Für die ÖBB wird im § 2 Bundesbahngesetz die eigentümerseitige Sonderregelung insofern neu gestaltet, als

- der Unternehmensbereich Infrastruktur als Fahrwegbetreiber die Benützungsentgelte festlegt und einhebt (derzeit obliegt dies der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH)
- für die Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze eine Zustimmung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr und des Bundesministers für Finanzen einzuholen ist (bisher legen diese Kriterien die beiden Minister selbst fest)
- ein festgesetzter Pauschalbetrag im bisherigen Volumen als Beitrag zur Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu entrichten ist
- die übrigen Benützungsentgelterlöse dem Unternehmensbereich Infrastruktur verbleiben.

Damit soll der Anreiz und kaufmännische Gestaltungsspielraum zur Vermarktung der Schieneninfrastruktur für die ÖBB verbessert werden.

**Zu Artikel III (Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesetzes)**

**Zu Z 1 und 2 (§ 1, Entfall des § 2)**

Da die Definition der Schieneninfrastruktur in dem für das Eisenbahnwesen zentralen Eisenbahngesetz 1957 bereits verankert ist, kann der dieselbe Definition der Schieneninfrastruktur enthaltene § 2 entfallen. Im § 1 wird durch die Nachstellung des Klammerausdruckes „§ 10 a Eisenbahngesetz 1957“ nach dem Wort „Schieneninfrastruktur“ auf die Definition der Schieneninfrastruktur im Eisenbahngesetz 1957 nochmals hingewiesen.

**Zu Z 3 und 4 (§ 3)**

Die Aufgaben der Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH werden auf die Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur einschließlich der Mitwirkung am Zustandekommen von Private-Public-Partnership - Modellen konzentriert.

Die bisherigen Ziffern über die Einhebung der Benützungsentgelte und die Vermittlung freier Zugtrassen können im Hinblick auf die verstärkte kaufmännische Verantwortlichkeit des Fahrwegbetreibers entfallen.

**zu Z 5 (§ 5 Abs. 1 Z 1)**

Zur Refinanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur haben die ÖBB den Pauschalbetrag an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH solange zu entrichten, bis diese ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung derselben nachgekommen ist.

**T e x t g e g e n ü b e r s t e l l u n g****Artikel I**

## Änderung des Eisenbahngesetzes 1957

---

 geltende Fassung:

**§ 1a.** (1) .....  
 Eisenbahnunternehmen können sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sein.

vorgeschlagene Fassung

**§ 1a.** (1) .....  
 Eisenbahnunternehmen können sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen (integrierte Eisenbahnunternehmen) sein; in diesem Falle beziehen sich die in diesem Bundesgesetz

1. für Eisenbahninfrastrukturunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die gemäß § 63 getrennt von anderen Unternehmensbereichen organisierte und im Rechnungswesen ausgewiesene Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahninfrastrukturunternehmen und die
2. für Eisenbahnverkehrsunternehmen statuierten Rechte und Pflichten auf die Funktion des Eisenbahnunternehmens als Eisenbahnverkehrsunternehmen.

**§ 10a.** Schieneninfrastruktur umfaßt den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.

§§ 24, 24a, 24b, 24c, 24d, 24e, 24f und 24g werden aufgehoben.

**§ 52.** (2) .....  
 Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19

Abs. 1 bis 3, 20, 21, 24, 27 und 28 gelten sinngemäß.

---

§ 52. (2) . . . . .  
Die Bestimmungen der §§ 18 Abs. 1 und 5, 19 Abs. 1 bis 3, 20, 21, 27, 28 und § 55 Abs. 1 gelten sinngemäß.“

## **Abschnitt IVa**

### **Regulierung des Schienenverkehrsmarktes**

#### **1. Teil**

#### **Zweck**

- § 54.(1) Zweck der Bestimmungen dieses Abschnittes ist es, die wirtschaftliche und effiziente Nutzung der Schienenbahnen in Österreich
1. durch die Herstellung eines chancengleichen und funktionsfähigen Wettbewerbs zwischen Eisenbahnverkehrsunternehmen im Bereich der Schienenverkehrsmarktes auf Haupt- und Nebenbahnen und
  2. durch die gegenseitige Verknüpfung der Schienenbahnen zu gewährleisten.

#### **Anschluß und Mitbenützung**

§ 55. (1) Das Eisenbahnunternehmen hat für die Verknüpfung seiner Eisenbahn mit einer anderen den Anschluß oder die Mitbenützung seiner Schieneninfrastruktur sowie seiner für den Betrieb notwendigen Anlagen durch andere Eisenbahnunternehmen gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

(2) Ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat außerdem Unternehmen, die Fahrbetriebsmittel erzeugen, die Mitbenützung der Schieneninfrastruktur für eine behördlich genehmigte Erprobung von Fahrbetriebsmitteln gegen Kostenersatz zu gestatten; diese Unternehmen haben hiebei die Pflichten auf Grund des § 19 sinngemäß einzuhalten.

#### **Mitbenützung zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur**

§ 56. (1) Zwecks Zuganges zur Schieneninfrastruktur der Haupt- und Nebenbahnen haben die Eisenbahnunternehmen diskriminierungsfrei

gegen angemessenen Kostenersatz und branchenübliches Entgelt auch die Mitbenützung all jener Leistungen und Anlagen, die für die Ausübung des Zugangsrechtes durch die Zugangsberechtigten in einer dem technischen Stand des Eisenbahnwesens entsprechenden Art und Weise und zu wettbewerbsfähigen wirtschaftlichen Bedingungen notwendig sind, zu gestatten. Dazu zählen insbesondere

1. die Mitbenützung ihrer Ausbildungseinrichtungen für Personal, das für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und Eisenbahnverkehrs verantwortlich ist und dessen Ausbildung für die Ausübung des Zugangsrechtes erforderlich ist,
2. im Güterverkehr die Mitbenützung der für den allgemeinen Verkehr bestimmten Umschlaganlagen für den kombinierten Verkehr (Terminals),
3. die Zurverfügungstellung der Traktionsenergie,
4. die Zurverfügungstellung der Kommunikations- und Informationssysteme.

(2) Abs. 1 gilt zugunsten von Zugangsberechtigten mit Sitz in einem anderen Staat nur, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils diese Leistungen und Anlagen für Eisenbahnunternehmen mit Sitz in Österreich in dem anderen Staat zur Verfügung gestellt werden.

#### **Zugang zur Schieneninfrastruktur**

§ 57. Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben Zugangsberechtigten (§ 59) den Zugang zur Schieneninfrastruktur der Haupt- oder Nebenbahnen gegen Benützungsentgelt diskriminierungsfrei zu gestatten.

#### **Standardanschluß-, -mitbenützungs- und -zugangsverträge**

§ 58.(1) Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben Standardzugangsverträge zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie Zugangsberechtigten die Zugangsrechte gewähren. Diese stellen Rahmen-Vertragsangebote dar, die alle wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten eines



entsprechenden Vertrages zu enthalten haben und die nur zugunsten von Zugangsberechtigten abgeändert werden dürfen.

(2) Eisenbahnunternehmen haben Standardanschluß- und -mitbenützungsverträge zu erstellen, in denen sie die Bedingungen festlegen, unter denen sie Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten den Anschluß oder die Mitbenützung gewähren. Diese stellen Rahmen-Vertragsangebote dar, die alle wesentlichen administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten eines entsprechenden Vertrages zu enthalten haben und die nur zugunsten von Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten abgeändert werden dürfen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Standardzugangsverträge sowie deren Änderungen und das Eisenbahnunternehmen die Standardanschluß- und -mitbenützungsverträge sowie deren Änderungen im Amtsblatt zur Wiener Zeitung zu veröffentlichen, unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

### **Zugangsberechtigte**

§ 59. Der Zugang zur Schieneninfrastruktur nach § 56 ist zu gestatten:

1. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich, die zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf Haupt- bzw. Nebenbahnen berechtigt sind;
2. internationalen Gruppierungen
  - a) wenn eines der ihnen angeschlossenen Eisenbahnunternehmen seinen Sitz in Österreich hat, für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen von oder nach Österreich oder
  - b) für grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Transit zwischen den Mitgliedstaaten, in denen die der Gruppierung angeschlossenen Eisenbahnunternehmen ihren Sitz haben;
3. Eisenbahnverkehrsunternehmen, deren Tätigkeit nicht auf den Regionalverkehr beschränkt ist, mit Sitz in einem Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen

Wirtschaftsraum, für Verkehrsleistungen im grenzüberschreitenden kombinierten Güterverkehr;

4. Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in einem anderen Mitgliedstaat der Europäischen Union oder einer Vertragspartei des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum, für sonstige grenzüberschreitende Verkehrsleistungen im Güterverkehr, soweit die Gegenseitigkeit gewährleistet ist und in dem Ausmaß, in dem jeweils der Zugang für Eisenbahnverkehrsunternehmen mit Sitz in Österreich zu Anlagen in dem anderen Staat gestattet wird;
5. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, soweit für den Zugang staatsvertragliche Regelungen bestehen;
6. Eisenbahnunternehmen mit Sitz in anderen Staaten, wenn der Zugang im öffentlichen Verkehrsinteresse gelegen ist und wenn die Gegenseitigkeit gewährleistet ist, wobei Durchführungsbestimmungen in zwischenstaatlichen Vereinbarungen zu treffen sind.

#### **Voraussetzung für die Ausübung von Zugangsrechten**

§ 60. (1) Für die Ausübung von Zugangsrechten erforderlich sind

1. der Nachweis einer aufrechten Berechtigung als Eisenbahnverkehrsunternehmen für die betreffenden Verkehrsleistungen nach den für den Sitzstaat maßgeblichen Rechtsvorschriften,
2. die Sicherheitsbescheinigung (§ 61) sowie der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen und
3. die Zuweisung von Fahrwegkapazität durch Zuteilung von Zugtrassen.

(2) Der Nachweis der aufrechten Deckung der Haftpflicht durch Versicherung oder gleichwertige Vorkehrungen gilt durch die Vorlage einer Europakonzession oder einer sonstigen Genehmigung im Sinne der Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen, ABl. Nr. L 143 vom 27. 06. 1995, S. 70, als erbracht.

### **Sicherheitsbescheinigung**

§ 61. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat auf Nachfrage des bzw. der Eisenbahnverkehrsunternehmens als Zugangsberechtigte eine Sicherheitsbescheinigung auszustellen, in der die Sicherheitsanforderungen an die Zugangsberechtigten zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf den vom Zugang betroffenen Strecken festgelegt sind. Die Sicherheitsbescheinigung ist vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen auszustellen, wenn die Einhaltung der mit dem Gemeinschaftsrecht zu vereinbarenden und für die von der Nachfrage betroffenen Verkehrsdienste und Strecken maßgeblichen Bestimmungen über die Sicherheit und Ordnung des Eisenbahnverkehrs sowie die Sicherheit des Eisenbahnbetriebes insbesondere bezüglich Organisation, Fahrbetriebsmittel und des Personals zur Gewährleistung der Sicherheit nachgewiesen wurde. Dabei muß insbesondere der Nachweis erbracht werden, daß das Fahr- und Begleitpersonal der betroffenen Züge die erforderliche Ausbildung besitzt, um die für die Strecken maßgeblichen Verkehrsregeln einzuhalten und die im Interesse des Eisenbahnbetriebes auferlegten Sicherheitsvorschriften zu beachten. Weiters ist nachzuweisen, daß die zum Einsatz vorgesehenen Fahrbetriebsmittel hinsichtlich der für die betroffenen Strecken geltenden technischen und betrieblichen Vorschriften geprüft und geeignet sind; wenn es zur Überprüfung dessen notwendig ist, kann das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Durchführung einer Probefahrt auf Kosten des Zugangswerbers verlangen.

(2) Auf Antrag des Eisenbahnverkehrsunternehmens oder des Eisenbahninfrastrukturunternehmens hat die Schienen-Control GmbH eine angemessene Frist für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung festzusetzen. Stellt das Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine Sicherheitsbescheinigung nicht antragsgemäß oder nicht in der von der Schienen-Control GmbH gesetzten Frist aus, hat über Antrag die Schienen-Control GmbH festzustellen, ob alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen. Hat die

Schienen-Control GmbH festgestellt, daß alle Voraussetzungen für die Ausstellung einer Sicherheitsbescheinigung vorliegen, hat das Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Sicherheitsbescheinigung binnen 14 Tagen auszustellen.

(3) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist verpflichtet, Standardsicherheitsbescheinigungen für alle seine Strecken auszustellen, in denen die Sicherheitsanforderungen zur Gewährleistung eines gefahrlosen Verkehrsdienstes auf diesen Strecken festgelegt sind.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat die Standardsicherheitsbescheinigungen sowie deren Änderungen im Amtsblatt zur Wiener Zeitung zu veröffentlichen, unentgeltlich im Internet bereitzustellen und der Schienen-Control GmbH mitzuteilen.

#### **Zuweisungsstelle**

§ 62. Die Wahrnehmung der Aufgaben der Zuweisungsstelle, welche die Zuweisung von Fahrwegkapazität vornimmt, obliegt dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen für seine Schieneninfrastruktur. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen kann aber auch eine Vereinbarung mit einer anderen Zuweisungsstelle treffen, welche die Aufgaben in seinem Namen wahrnimmt; dies bedarf der Zustimmung der Behörde.

#### **Trennung von Unternehmensbereichen**

§ 63. Eisenbahnunternehmen, die sowohl Eisenbahninfrastrukturunternehmen als auch Eisenbahnverkehrsunternehmen sind, haben die Funktion Eisenbahninfrastrukturunternehmen als Fahrbwegbetreiber einschließlich der Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren und im Rechnungswesen auszuweisen; ein Transfer von Mitteln vom Bereich Schieneninfrastruktur zu anderen Unternehmensbereichen ist unzulässig.

#### **Behandlung von Fahrwegkapazitätszuweisungsbegehren**

§ 64. Begehren auf Zuweisung von Fahr-

wegkapazität sind nach den Grundsätzen der Gleichbehandlung und einer effizienten Nutzung der Schieneninfrastruktur zu erledigen; dabei sind gemeinwirtschaftliche Verkehrsdienste nach Artikel 4 der Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weegeentgelten (ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995, S. 75) vorrangig zu berücksichtigen und ist auf sonstige im öffentlichen Interesse gebotene Systemverkehre angemessen Bedacht zu nehmen.

#### **Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes**

§ 65. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist berechtigt, vom Zugangsberechtigten den Erlag einer angemessenen Anzahlung eines Teiles des Benützungsentgeltes vorschußweise zu verlangen.

(2) Auf Antrag des Zugangsberechtigten hat die Schienen-Control Kommission darüber zu entscheiden, ob die vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen geforderte Anzahlung angemessen ist.

#### **Benützungsentgelt**

§ 66. (1) Das Benützungsentgelt ist insbesondere nach Art und Zeit der Verkehrsleistungen, Art einschließlich Nutzung und Abnutzung der Schieneninfrastruktur sowie Marktlage festzusetzen, wobei für gleichartige Verkehrsleistungen auf demselben Markt keine Ungleichbehandlung erfolgen darf. Für Leistungen nach Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in der Fassung der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 kann eine globale Vereinbarung über die zu zahlenden Benützungsentgelte getroffen werden.

(2) Nähere Bestimmungen über die weitere Ausgestaltung der Kriterien für die Festsetzung des Benützungsentgeltes sind - nach Anhörung der Eisenbahninfrastrukturunternehmen - durch Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen festzulegen, soweit dies jeweils insbesondere zur Umsetzung der Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die

Berechnung von Wegeentgelten (ABl. Nr. L 143 vom 27.06.1995, S. 75) sowie zur Berücksichtigung der öffentlichen Interessen notwendig ist.

### **Verhandlungspflicht**

§ 67.(1) Jedes Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat eine schriftliche Nachfrage von Zugangsberechtigten auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen zu prüfen.

(2) Richtet sich eine Nachfrage gemäß Abs. 1 auf die Zuweisung von Zugtrassen auf Schieneninfrastruktur mehrerer Eisenbahninfrastrukturunternehmen, ist dieses bei dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen einzubringen, auf dessen Schieneninfrastruktur sich der Anfangspunkt der Zugtrasse befindet. Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterrichtet unverzüglich alle betroffenen Zuweisungsstellen, die binnen einem Monat zur Nachfrage Stellung nehmen.

(3) Zugangsberechtigte dürfen sich selbst unmittelbar mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen in Verbindung zu setzen. Davon haben sie das für die Zuweisung zuständige Eisenbahninfrastrukturunternehmen zu unterrichten.

(4) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen entscheidet über die Nachfrage in Abstimmung mit den anderen betroffenen Zuweisungsstellen ohne unnötigen Aufschub, spätestens aber zwei Monate nach Einlangen der schriftlichen Nachfrage. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, daß erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Nachfrage als eingelangt gilt. Die Entscheidung hat nach Maßgabe der Vorgaben dieses Gesetzes entweder durch Abschluß eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche Bedingungen in Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder ist mit schriftlicher Begründung abzulehnen.

(5) Jedes Eisenbahnunternehmen hat eine schriftliche Nachfrage von Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten auf Abschluß eines Vertrages über Anschluß- und Mitbenützung-

rechte zu prüfen. Die Entscheidung über die Nachfrage hat entweder durch Abschluß eines schriftlichen Vertrages, der sämtliche Bedingungen im Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten enthält, zu erfolgen oder ist mit schriftlicher Begründung abzulehnen.

#### **Anrufung der Schienen-Control Kommission durch Zugangsberechtigte**

§ 68.(1) Wird die Nachfrage von Zugangsberechtigten (§ 59) auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen abgelehnt oder kommt ein solcher Vertrag in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahninfrastrukturunternehmen und dem Zugangsberechtigten binnen zwei Monaten ab Einlangen der Nachfrage beim Eisenbahninfrastrukturunternehmen nicht zustande, kann der Zugangsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Text des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen, an das die Nachfrage gestellt wurde, hat der Schienen-Control Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen, insbesondere den Schriftverkehr mit sämtlichen betroffenen Zuweisungsstellen, binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission zu übermitteln.

(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Hinsichtlich der Zuweisung von Zugtrassen hat die Schienen-Control Kommission nach Anhörung des für die Zuweisung zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmens und des Zugangsberechtigten innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Einlangen der Beschwerde durch eine Anordnung zu entscheiden. Ein Mängelbehebungsauftrag bewirkt, daß erst mit der vollständigen Mängelbehebung die Beschwerde als eingelangt gilt. Die Anordnung

ersetzt den Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen; sie hat sämtliche Bedingungen in Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Anordnungen gemäß Abs. 4 dürfen zivilrechtlich nur zugunsten der Zugangsberechtigten abgeändert werden. In einem solchen Fall tritt die Anordnung insoweit außer Kraft.

#### **Mangel aktuell verfügbarer Zugtrassen**

**§ 69.** Ist die begehrte Zuweisung von Zugtrassen mangels aktuell verfügbarer Zugtrassen nicht möglich, ist dieses Begehren vom Eisenbahninfrastrukturunternehmen, bei dem die ursprüngliche Nachfrage eingebracht wurde, bei der nächsten Fahrplan- oder sonstigen Änderung neuerlich zu behandeln, wenn der Zugangsberechtigte dies verlangt. Die Termine dieser Änderungen sind den Zugangsberechtigten bekanntzugeben.

#### **Anrufung der Schienen-Control Kommission durch Anschluß- und Mitbenützungsberechtigte**

**§ 70.(1)** Wird die Nachfrage von Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten (§§ 55 und 56) auf Abschluß eines Vertrages über den Anschluß oder die Mitbenützung abgelehnt oder kommt eine solcher Vertrag in einzelnen Punkten zwischen dem Eisenbahnunternehmen und dem Anschluß- oder Mitbenützungsberechtigten binnen angemessener Frist ab Einlangen der Nachfrage beim Eisenbahnunternehmen nicht zustande, kann der Anschluß- oder Mitbenützungsberechtigte Beschwerde an die Schienen-Control Kommission erheben. Die Beschwerde hat schriftlich zu erfolgen und den Text des angestrebten Vertrages zu enthalten.

(2) Das Eisenbahnunternehmen, an das die Nachfrage gestellt wurde, hat der Schienen-Control-Kommission die für die Entscheidung über die Beschwerde erforderlichen Unterlagen binnen einer Woche nach Anforderung durch die Schienen-Control Kommission zu übermitteln.



(3) Die Schienen-Control Kommission darf die in den Unterlagen gemäß Abs. 2 enthaltenen Angaben nur für die Entscheidung über die Beschwerde verwenden.

(4) Hinsichtlich des Anschlusses und der Mitbenützung hat die Schienen-Control Kommission nach Anhörung des Eisenbahnunternehmens und der Anschluß- oder Mitbenützungsberechtigten nach Einlangen der Beschwerde durch eine Anordnung zu entscheiden. Die Anordnung ersetzt den Abschluß eines Vertrages über den Anschluß oder die Mitbenützung; sie hat sämtliche Bedingungen in Hinblick auf die administrativen, technischen und finanziellen Modalitäten zu enthalten.

(5) Anordnungen gemäß Abs. 4 dürfen zivilrechtlich nur zugunsten der Anschluß- und Mitbenützungsberechtigten abgeändert werden. In einem solchen Fall tritt die Anordnung insoweit außer Kraft.

#### **Mitteilung von Verträgen**

§ 71. (1) Das Eisenbahninfrastrukturunternehmen ist verpflichtet, abgeschlossene Verträge über die Zuweisung von Zugtrassen zur Gänze der Schienen-Control GmbH mitzuteilen. Dies gilt nicht für eine Anordnung gemäß § 68 Abs. 4.

(2) Abs. 1 erster Satz gilt auch für Eisenbahnunternehmen im Hinblick auf Verträge über den Anschluß und die Mitbenützung. Abs. 1 zweiter Satz gilt auch für Anordnungen gemäß § 70 Abs. 4.

#### **Wettbewerbsaufsicht**

§ 72. Die Schienen-Control Kommission hat von Amts wegen einem Eisenbahninfrastrukturunternehmen, das unter vergleichbaren Umständen nicht zu gleichwertigen Bedingungen in derselben Qualität Leistungen bereitstellt, die es am Markt anbietet oder die es für seine eigenen Dienste oder für Dienste verbundener Unternehmen anbietet, ein nichtdiskriminierendes Verhalten aufzuerlegen oder das diskriminierende Verhalten zu untersagen oder/und Verträge ganz

oder teilweise für unwirksam zu erklären.

### **Kartellrecht**

§ 73. Auf Eisenbahnverkehrsunternehmen sind die Bestimmungen des Kartellgesetzes 1988 anzuwenden. Zur Vollziehung der Bestimmungen des Abschnittes II bis IV dieses Gesetzes ist die Schienen-Control Kommission berufen. Sie hat hierzu die allgemeinen und die verfahrensrechtlichen Bestimmungen des Kartellgesetzes 1988 sinngemäß anzuwenden.

### **Auskunftspflichten**

§ 74. (1) Die Eisenbahnunternehmen haben der Schienen-Control GmbH und der Schienen-Control Kommission auf Verlangen die Auskünfte zu erteilen, die für den ihnen übertragenen Vollzug eisenbahnrechtlicher Regelungen erforderlich sind, sowie diesen und den von ihnen Beauftragten zur Überprüfung der Einhaltung der ihnen zum Vollzug übertragenen eisenbahnrechtlichen Verpflichtungen auf Verlangen die erforderlichen Auskünfte zu erteilen und Einschau in die Aufzeichnungen und Bücher zu gewähren.

(2) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen haben der Schienen-Control GmbH periodisch alle Fahrpläne bzw. die sonstige Trassennutzung mitzuteilen sowie die zur Nachprüfung der Plausibilität der Angaben erforderlichen Unterlagen zu übermitteln.

(3) Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen unterrichten die Schienen-Control GmbH sowie das Eisenbahnverkehrsunternehmen, das seine Schieneninfrastruktur benützt oder sein Interesse am Zugang durch eine Nachfrage auf Abschluß eines Vertrages über die Zuweisung von Zugtrassen kundgetan hat, rechtzeitig über alle wichtigen Änderungen der Qualität oder der Kapazität der Schieneninfrastruktur, insbesondere über Fahrplanänderungen und sonstige Änderungen im Trassenmanagement.

### **Zwangmaßnahmen**

§ 75. (1) Verhindert ein Eisenbahnunternehmen trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder trotz einer rechtskräftigen Anordnung gemäß §§ 68 Abs. 4 und 70 Abs. 4 unabhängig von

der Einleitung eines Strafverfahrens faktisch den Anschluß oder die Mitbenützung oder den Zugang zur Schieneninfrastruktur, hat die Schienen-Control GmbH das Eisenbahnunternehmen mit Verfahrensordnung zur Herstellung des der Rechtsordnung entsprechenden Zustandes innerhalb einer angemessenen, drei Tage nicht überschreitenden und von der Behörde zu bestimmenden Frist aufzufordern.

(2) Kommt das Eisenbahnunternehmen dieser Aufforderung innerhalb der gesetzten Frist nicht nach, so darf die Schienen-Control GmbH nach Verständigung des Eisenbahnunternehmens die zur Ermöglichung des Anschlusses oder der Mitbenützung oder des Zuganges zur Schieneninfrastruktur erforderlichen Maßnahmen an Ort und Stelle veranlassen.

## **2. Teil** **Schienen-Control GmbH**

### **Gründung der Schienen-Control GmbH**

**§ 76.** (1) Zur Wahrung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben wird eine Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von zehn Millionen Schilling gegründet. Der Sitz der Gesellschaft ist Wien. Sie ist nicht gewinnorientiert.

(2) Die Gesellschaft mit beschränkter Haftung führt die Firma „Schienen-Control Österreichische Gesellschaft für Schienenverkehrsmarktregulierung mit beschränkter Haftung“ (Schienen-Control GmbH). Ihre Anteile sind zu 100 % dem Bund vorbehalten. Die Verwaltung der Anteilsrechte für den Bund obliegt dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr.

(3) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen Kapitalerhöhungen zuzustimmen.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr hat dafür Sorge zu tragen, daß dem

Aufsichtsrat der Schienen-Control GmbH auch ein Vertreter des Bundesministers für Finanzen angehört.

(5) Die Schienen-Control GmbH ist als Arbeitgeber kollektivvertragsfähig.

#### **Aufgaben der Schienen-Control GmbH**

§ 77. (1) Der Schienen-Control GmbH obliegen neben den ihr im 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 61 und 75) folgende Aufgaben:

1. die Marktbeobachtung zur Feststellung der Entwicklung des Wettbewerbs am Schienenverkehrsmarkt;
2. die Überwachung der Wahrung der Veröffentlichungs-, Bereitstellungs- und Mitteilungspflichten der Eisenbahnunternehmen und der Eisenbahninfrastrukturunternehmen;
3. die Verpflichtung zur Abgabe einer Stellungnahme zu den von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen gemäß § 58 mitgeteilten Standardzugangsverträgen und zu den gemäß § 61 Abs. 4 mitgeteilten Standardsicherheitsbescheinigungen und zu den von den Eisenbahnunternehmen gemäß § 58 mitgeteilten Standardanschluß- und -mitbenützungsverträgen und die Veröffentlichung dieser Stellungnahme;
4. die Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission (§ 81 Abs. 3).

(2) Im Rahmen der Geschäftsführung für die Schienen-Control Kommission hat die Schienen-Control GmbH dieser alle mitteilungspflichtigen Akte zur Kenntnis zu bringen.

(3) Die Schienen-Control GmbH kann zur Durchsetzung der ihr zukommenden Aufgaben Anordnungen erlassen.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Zusammenhang mit seinen Zuständigkeiten im Bereich des Schienenverkehrs auf Haupt- und Nebenbahnen die Schienen-Control GmbH mit der Durchführung vorbereitender Aufgaben und der Erstellung von

Gutachten beauftragen.

(5) Die Schienen-Control GmbH hat alle organisatorischen Vorkehrungen zu treffen, um ihre Aufgaben erfüllen zu können und der Schienen-Control Kommission die Erfüllung von deren Aufgaben zu ermöglichen.

#### **Verfahrensvorschrift, Instanzenzug**

**§ 78.** (1) Die Schienen-Control GmbH wendet in Verwaltungsverfahren das AVG an, sofern dieses Bundesgesetz nicht anderes bestimmt.

(2) Gegen Bescheide und in Bescheidform ergangene Anordnung der Schienen-Control GmbH ist die Berufung an die Schienen-Control Kommission zulässig.

#### **Aufsicht**

**§ 79.** (1) Unbeschadet der Rechte der Generalversammlung gemäß dem Gesetz über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBL.Nr. 58/1906, unterliegt die Tätigkeit der Schienen-Control GmbH der Aufsicht des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr.

(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann in Erfüllung seines Aufsichtsrechtes der Schienen-Control GmbH allgemeine Weisungen oder Weisungen im Einzelfall erteilen.

(3) Dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr sind von der Geschäftsführung alle zur Erfüllung seiner Aufgaben erforderlichen Auskünfte zu erteilen und die entsprechenden Unterlagen zu übermitteln.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann die Bestellung zum Geschäftsführer widerrufen, wenn ein Geschäftsführer eine Weisung gemäß Abs. 2 nicht befolgt oder eine Auskunft gemäß Abs. 3 nicht erteilt. § 16 des Gesetzes über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, RGBL. Nr. 58/1906, wird dadurch nicht berührt.

#### **Aufwand der Schienen-Control GmbH**

**§ 80.** Die Geschäftsführung der Schienen-Control GmbH hat wirtschaftlich, zweckmäßig

und sparsam zu erfolgen. Der Bund hat die Kosten des Personal- und Sachaufwandes der Schienen-Control GmbH zu tragen, soweit sich diese Kosten aus der Erfüllung der ihr durch dieses Bundesgesetz übertragenen Aufgaben ergeben. Die Schienen-Control GmbH hat hierzu im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen einen jährlichen Finanzplan zu erstellen.

### **3. Teil Schienen-Control Kommission**

#### **Einrichtung der Schienen-Control Kommission**

**§ 81.** (1) Bei der Schienen-Control GmbH wird eine Schienen-Control Kommission eingerichtet.

(2) Der Schienen-Control Kommission obliegen die ihr im 1. Teil dieses Abschnittes zugewiesenen Zuständigkeiten (§§ 65 Abs. 2, 68, 70, 72 und 73) und die Erledigung von Berufungen gegen Bescheide und in Bescheidform ergangene Anordnungen der Schienen-Control GmbH.

(3) Die Geschäftsführung der Schienen-Control Kommission obliegt der Schienen-Control GmbH. Im Rahmen ihrer Tätigkeit für die Schienen-Control Kommission ist das Personal der Schienen-Control GmbH an die Weisungen des Vorsitzenden oder des in der Geschäftsordnung bezeichneten Mitgliedes gebunden.

#### **Zusammensetzung der Schienen-Control Kommission**

**§ 82.** (1) Die Schienen-Control Kommission besteht aus einem Vorsitzenden und fünf weiteren Mitgliedern. Für jedes Mitglied ist ein Ersatzmitglied zu bestellen. Das Ersatzmitglied tritt bei Verhinderung eines Mitgliedes an dessen Stelle. Der Vorsitzende und dessen Ersatzmitglied, die dem Richterstand anzugehören haben, werden vom Bundesminister für Justiz bestellt. Die übrigen Mitglieder und deren Ersatzmitglieder, die Fachleute für die einschlägigen Bereiche des Verkehrswesens sein müssen,

werden vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr bestellt.

(2) Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission und ihre Ersatzmitglieder werden für eine Amtsdauer von fünf Jahren berufen. Sie haben bei Ablauf dieser Amtsdauer ihr Amt bis zu dessen Wiederbesetzung auszuüben. Wiederbestellungen sind zulässig. Scheidet ein Mitglied bzw. ein Ersatzmitglied vor Ablauf der Bestattungsdauer aus, so ist unter Anwendung des Abs. 1 für die restliche Bestattungsdauer ein neues Mitglied bzw. Ersatzmitglied zu bestellen.

(3) Die Mitgliedschaft bzw. Ersatzmitgliedschaft erlischt:

1. wegen Todes;
2. wegen Ablaufes der Bestattungsdauer;
3. wegen Verzichts;
4. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, daß das Mitglied bzw. Ersatzmitglied wegen schwerer körperlicher oder geistiger Gebrechen zu einer ordentlichen Funktionsausübung unfähig ist;
5. mit der Feststellung aller übrigen Mitglieder, daß das Mitglied bzw. Ersatzmitglied Einladungen zu drei aufeinanderfolgenden Sitzungen ohne genügende Entschuldigung keine Folge geleistet hat;
6. für den Vorsitzenden bzw. dessen Ersatzmitglied wegen Ausscheidens aus dem Richterstand.

#### **Beschlußfassung und Geschäftsordnung**

§ 83. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission werden mit Stimmenmehrheit gefaßt; Stimmenthaltung ist unzulässig. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden den Ausschlag. Die Schienen-Control Kommission hat sich eine Geschäftsordnung zu geben, in der einzelne ihrer Mitglieder mit der Führung der laufenden Geschäfte, unter Einschluß der Erlassung verfahrensrechtlicher Bescheide, betraut werden können. Die Mitglieder sind in Ausübung ihres Amtes unabhängig und an keine Weisungen gebunden.

**Verfahrensvorschrift, Instanzenzug**

**§ 84.** Sofern in diesem Bundesgesetz nichts anderes bestimmt ist, hat die Schienen-Control Kommission das AVG anzuwenden. Entscheidungen der Schienen-Control Kommission unterliegen nicht der Aufhebung oder Abänderung im Verwaltungsweg. Die Erhebung einer Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof ist zulässig.

**Kosten und Entschädigung der Mitglieder**

**§ 85.** Die Mitglieder der Schienen-Control Kommission haben Anspruch auf Ersatz der angemessenen Reisekosten und Barauslagen sowie auf ein Sitzungsgeld. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr kann im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf den Umfang der von der Schienen-Control Kommission zu besorgenden Aufgaben durch Verordnung pauschalisierte Beträge für das Sitzungsgeld der Mitglieder festlegen.

**§ 88.** (1) Eisenbahnunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 100.000 S zu bestrafen, wenn sie

- a) entgegen § 58 Abs. 2 der Verpflichtung zur Erstellung von Standardanschluß- und -mitbenützungsverträgen nicht nachkommen,
- b) entgegen § 58 Abs. 3 der Veröffentlichungspflicht betreffend Standardanschluß- und -mitbenützungsverträgen nicht nachkommen,
- c) entgegen § 58 Abs. 3 Standardanschluß- und -mitbenützungsverträge nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen;
- d) entgegen § 58 Abs. 3 Standardanschluß- und -mitbenützungsverträge nicht mitteilen,
- e) entgegen § 63 die Verpflichtung zur Trennung der Unternehmensbereiche nicht beachten,
- f) entgegen der Bestimmung des § 63 das Quersubventionsverbot mißachten,
- g) der Übermittlungspflicht nach § 70 Abs. 2 nicht nachkommen,
- h) entgegen § 71 Abs. 2 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,



- i) gegen Auskunftspflichten des § 74 Abs. 1 verstoßen und keine Einschau in Aufzeichnungen und Bücher gewähren, oder
- j) einer Anordnung der Schienen-Control GmbH nicht Folge leisten.

(2) Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 100.000 S zu bestrafen, wenn sie

- a) entgegen § 58 Abs. 1 der Verpflichtung zur Erstellung von Standardzugangsverträgen nicht nachkommen,
- b) entgegen § 58 Abs. 3 der Veröffentlichungspflicht betreffend Standardzugangsverträge nicht nachkommen,
- c) entgegen § 58 Abs. 3 Standardzugangsverträge nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen,
- d) entgegen § 58 Abs. 3 Standardzugangsverträge nicht mitteilen,
- e) entgegen § 61 Abs. 2 letzter Satz eine Sicherheitsbescheinigung nicht binnen 14 Tagen ausstellen,
- f) entgegen § 61 Abs. 3 der Verpflichtung zur Erstellung von Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht nachkommen,
- g) entgegen § 61 Abs. 4 der Veröffentlichungspflicht betreffend Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht nachkommen,
- h) entgegen § 61 Abs. 4 Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht unentgeltlich im Internet bereitstellen,
- i) entgegen § 61 Abs. 4 Standardsicherheitsbescheinigungen für ihre Strecken nicht mitteilen,
- j) der Übermittlungspflicht nach § 68 Abs. 2 nicht nachkommen,
- k) gegen die Verpflichtung zur Berücksichtigung einer Nachfrage gemäß § 69 verstoßen,
- l) entgegen § 71 Abs. 1 der Mitteilungspflicht nicht nachkommen,
- m) entgegen § 74 Abs. 2 der Mitteilungs- und Übermittlungspflicht nicht nachkommen,
- n) der Informationspflicht gemäß § 74 Abs. 3 nicht nachkommen, oder

- o) einer Anordnung der Schienen-Control GmbH nicht Folge leisten.

(3) Ein Eisenbahnunternehmen und ein Eisenbahninfrastrukturunternehmen begehen eine Verwaltungsübertretung und sind vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr mit einer Geldstrafe bis zu 500.000 S zu bestrafen, wenn sie trotz Vorliegens eines gültigen Vertrages oder einer rechtskräftigen Anordnung nach § 68 Abs. 4 und § 70 Abs. 4 faktisch den Anschluß oder die Mitbenützung oder den Zugang zur Schieneninfrastruktur verhindern.

(4) Die Bestellung eines verantwortlich Beauftragten im Sinne des § 9 VStG zur Einhaltung der in den Abs. 1 bis 3 angeführten Bestimmungen ist unzulässig.

**§ 91.** (7) Die Aufgaben und Befugnisse des Verkehrs-Arbeitsinspektorates nach dem Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion, insbesondere die Überwachung der Einhaltung der zum Schutz der Arbeitnehmer erlassenen Rechtsvorschriften und behördlichen Verfügungen, erstrecken sich auch auf Zugangsberechtigte mit Sitz im Ausland, insoweit Tätigkeiten nach diesem Bundesgesetz in Österreich ausgeübt werden.

(8) Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Richtlinien der Europäischen Gemeinschaft umgesetzt:

1. Richtlinie 91/440/EWG zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft;
2. Richtlinie 95/18/EG über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen;
3. Richtlinie 95/19/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Berechnung von Weagentgelten.

**§ 93.** (4) Die gemäß § 24 g in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 ernannten Mitglieder und Ersatzmitglieder der unabhängigen Schiedsstelle gelten als gemäß § 82

ernannte Mitglieder und Ersatzmitglieder der Schienen-Control Kommission. Ihre Mitgliedschaft endet nach Ablauf der ursprünglichen Bestelldauer.

#### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

§ 96. (1) § 10a, § 14 Abs. 6 erster Satz, § 17 Abs. 2, § 22 Abs. 1 letzter Satz, § 26 Abs. 5, § 28 § 30 lit. b, § 52 Abs. 1, die §§ 54 bis 85 samt Überschriften, § 88, § 91 Abs. 7 und 8, § 93 Abs. 4 und § 96 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr.../19.. sowie die Änderung der Bezeichnung der §§ 54 bis 61 treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft.

(2) Die §§ 24 bis 24g treten mit Ablauf des 31. Dezember 1999 außer Kraft.

## **Artikel II**

### **Änderung des Bundesbahngesetzes 1992**

#### **Eisenbahninfrastruktur**

§ 2. (1) Die Eisenbahninfrastruktur umfaßt den in Anlage 1 Teil A der Verordnung (EWG) Nr. 2598/70 der Kommission vom 18. Dezember 1970 zur Festlegung des Inhaltes der verschiedenen Positionen der Verbuchungsschemata des Anhangs I der Verordnung (EWG) Nr. 1108/70 definierten Umfang.

(2) Der Bund trägt die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau jener Eisenbahninfrastruktur, die zur Erfüllung des Betriebszweckes gemäß § 1 Abs. 3 notwendig ist, soweit die Kosten nicht durch Dritte aufgebracht werden können. Die Bereitstellung und der Ausbau der Eisenbahninfrastruktur hat nach den vom Bun-

#### **„Schieneninfrastruktur**

§ 2. (1) Der Bund trägt die Kosten für die Bereitstellung und den Ausbau jener Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957), die zur Erfüllung des Betriebszweckes gemäß § 1 Abs. 3 notwendig ist, soweit die Kosten nicht durch Dritte aufgebracht werden können. Die Bereitstellung und der Ausbau der Schieneninfrastruktur hat nach den vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr vorzulegenden verkehrspolitischen Grundsätzen (Verkehrswegeplan) zu erfolgen.

(2) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr überträgt durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Österreichischen Bundesbahnen nach deren Anhörung Schieneninfrastrukturvorhaben, wenn nach den vorgegebenen ver-

desminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr vorzugebenden verkehrspolitischen Grundsätzen (Verkehrswegeplan) zu erfolgen. Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr überträgt durch Verordnung im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen den Österreichischen Bundesbahnen nach deren Anhörung Eisenbahninfrastrukturvorhaben, wenn nach den vorgegebenen verkehrspolitischen Grundsätzen die Planung und die Durchführung der Vorhaben geboten ist, die Durchführung durch die Österreichischen Bundesbahnen erfolgen soll und der Bund ganz oder teilweise die Kosten trägt. Vor Erlassung dieser Verordnung haben die Österreichischen Bundesbahnen die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen. Bauvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen, für die vor dem 1. Juli 1996 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde, gelten als übertragen.

(3) Die Bereitstellung oder der Ausbau von Eisenbahninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, daß entsprechende Beiträge zu den Investitions- und Folgekosten geleistet werden.

(4) Für die Benützung der Eisenbahninfrastruktur ist ein Benützungsentgelt zu entrichten. Dieses Benützungsentgelt einschließlich des Kostenersatzes für die Mitbenützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen durch andere Eisenbahnunternehmen (§ 24 Eisenbahngesetz 1957 in der geltenden Fassung) sind ab 1. Jänner 1998 unmittelbar an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zu zahlen; dies gilt solange, bis die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung von Infrastrukturvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen nachgekommen ist. Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf verkehrspolitische Grundsätze nach Anhörung der Österreichischen Bundesbahnen und der

kehrspolitischen Grundsätzen die Planung und die Durchführung der Vorhaben geboten ist, die Durchführung durch die Österreichischen Bundesbahnen erfolgen soll und der Bund ganz oder teilweise die Kosten trägt. Vor Erlassung einer Verordnung haben die Österreichischen Bundesbahnen die Art, den Umfang sowie die Kosten- und Zeitpläne der Vorhaben glaubhaft zu machen. Bauvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen, für die vor dem 1. Juli 1996 eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde, gelten als übertragen.

(3) Die Bereitstellung oder der Ausbau von Schieneninfrastruktur im besonderen regionalen Interesse kann davon abhängig gemacht werden, daß entsprechende Beiträge zu den Investitions- und Folgekosten geleistet werden.

(4) Der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes einen mehrjährigen Rahmen für Mittel für den Schieneninfrastrukturbetrieb und die Schieneninfrastrukturerehaltung fest.

Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH auf Basis der allgemeinen Kriterien die Regelungen für die Festsetzung der konkreten Benützungsentgelte fest. Die Funktionen des Fahrwegbetreibers, die in der Zuweisung von Zugtrassen sowie dem Abschluß von Verträgen über die Benützung der Eisenbahninfrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen im Zusammenhang mit zugewiesenen Zugtrassen bestehen, obliegen den Österreichischen Bundesbahnen, wobei bei diesen Verträgen die Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH anzuhören ist. Von den Österreichischen Bundesbahnen nicht selbst beanspruchte Zugtrassen sind der Schieneinfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH rechtzeitig zwecks Vermittlung anzukündigen bzw. mitzuteilen.

(5) Die Österreichischen Bundesbahnen haben den Unternehmensbereich Infrastruktur getrennt von Unternehmensbereichen für das Erbringen von Verkehrsleistungen zu organisieren und das Rechnungswesen jedenfalls so zu gestalten und zu führen, daß der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur und die Erbringung von Verkehrsleistungen rechnerisch voneinander getrennt werden. Ein Transfer von Mitteln vom Bereich Eisenbahninfrastruktur zu einem anderen Bereich ist unzulässig.

(6) Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr legt im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen im Rahmen der Grundsätze des Bundeshaushaltes einen mehrjährigen Rahmen für Mittel für den Eisenbahninfrastrukturbetrieb und die Eisenbahninfrastruktur-erhaltung fest.

(5) Die Österreichischen Bundesbahnen haben den Unternehmensbereich Infrastruktur einschließlich der Funktionen als Fahrwegbetreiber und Zuweisungsstelle getrennt von anderen Unternehmensbereichen zu organisieren und auch das Rechnungswesen getrennt gemäß § 63 Eisenbahngesetz 1957 zu gestalten und zu führen.

(6) Für den Zugang zur Schieneinfrastruktur ist an den Fahrwegbetreiber ein Benützungsentgelt zu entrichten. Bei dessen Festsetzung ist von den gemäß § 66 Eisenbahngesetz 1957 festgelegten Kriterien auszugehen und für die jeweiligen Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze die Zustimmung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr und des Bundesministers für Finanzen einzuholen. Die Berechnung und Einhebung der Benützungsentgeltsbeträge selbst obliegt dem Fahrwegbetreiber, dem die über den gemäß Abs. 7 zu zahlenden Pauschalbetrag hinaus erzielten Erlöse aus der Benützung und Verwertung der Schieneinfrastruktur verbleiben.

(7) Die Österreichischen Bundesbahnen haben als Beitrag zur Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur durch die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH einen Pauschalbetrag an diese Gesellschaft zu entrichten; dieser Pauschalbetrag ist solange jährlich unmittelbar an die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH zu zahlen, bis die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH ihren Verpflichtungen aus der Finanzierung von Schieneninfrastrukturvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen nachgekommen ist. Der Pauschalbetrag für das Jahr 1999 beträgt 3,695 Milliarden Schilling (268.526.122,25 EURO); für die Folgejahre hat der Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen unter Bedachtnahme auf die Entwicklung am Verkehrsmarkt, die allgemeine Preisentwicklung und das Refinanzierungserfordernis für die Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH jeweils den Prozentsatz zur Valorisierung festzusetzen.

§ 25. (4) § 2 samt Überschrift in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr...../1999 tritt mit 1. Jänner 2000 in Kraft; die vom Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen gemäß § 2 Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 15/1998 festgelegten Kriterien sind bis zum Wirksamwerden der Festsetzung der Benützungsentgeltkategorien und Benützungsentgeltsätze nach § 2 Abs. 6 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr...../1999 anzuwenden.

### **Artikel III**

#### **Änderung des Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetzes**

**§ 1.** Für Zwecke der Finanzierung der Investitionen der Schieneninfrastruktur der Hauptbahnen und Nebenbahnen (Regionalbahnen) ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von 10 Millionen Schilling mit Sitz in Wien zu errichten, welche die Bezeichnung „Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH“, im folgenden Gesellschaft genannt, führt, deren Anteile zu 51 % dem Bund vorbehalten sind.

**§ 1.** Für Zwecke der Finanzierung der Investitionen in die Schieneninfrastruktur (§ 10a Eisenbahngesetz 1957) der Hauptbahnen und Nebenbahnen (Regionalbahnen) ist eine Kapitalgesellschaft in Form einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem Stammkapital von mindestens 10 Millionen Schilling mit Sitz in Wien zu errichten, welche die Bezeichnung „Schieneninfrastrukturfinanzierungs-Gesellschaft mbH“, im folgenden Gesellschaft genannt, führt, deren Anteile zumindest zu 51% dem Bund vorbehalten sind.

§ 2 samt Überschrift entfällt

§ 3 Ziffern 2 und 3 entfallen

**§ 3.**

4. der Abschluß von Verträgen mit Dritten über die Mitfinanzierung und die Verwertung von deren Strecken bzw. Streckenteilen, wobei im Falle, daß Zahlungsverpflichtungen durch die Gesellschaft eingegangen werden, vorher das Einvernehmen mit dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen herzustellen ist, und wobei eine vertragliche Mitfinanzierung Trägern einer eisenbahngesetzlichen Konzession gegenüber davon abhängig gemacht werden kann, daß diese den Betrieb der Schieneninfrastruktur zumindest rechnerisch getrennt von der Erbringung von Verkehrsleistungen organisieren,

**§ 3.**

4. die Mitwirkung an Verträgen über die Beteiligung Dritter an der Finanzierung von Strecken bzw. Streckenteilen und der Abschluß von Verträgen mit Dritten über die Mitfinanzierung und Verwertung von Strecken bzw. Streckenteilen, für die einem Dritten die Konzession nach dem Eisenbahngesetz 1957 verliehen wird, wobei im Falle, daß Zahlungsverpflichtungen durch die Gesellschaft eingegangen werden, vorher das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wissenschaft und Verkehr und dem Bundesminister für Finanzen herzustellen ist,

**§ 5. (1)**

1. durch Benützungsentgelte für die Benützung der Schieneninfrastruktur gemäß § 3 (für die Infrastruktur der Österreichischen Bundesbahnen ab dem 1. Jänner 1998);

**§ 5. (1)**

1. durch den jährlichen Pauschalbetrag gemäß § 2 Abs. 7 Bundesbahngesetz 1992;

**§ 13.** ..... in Kraft.  
§ 1, § 3 Z 4 und § 5 Abs. 1 Z 1 in der Fassung

des Bundesgesetzes BGBl. I. Nr. .... /1999  
treten mit 1. Jänner 2000 in Kraft; § 2 samt  
Überschrift und § 3 Z 2 und 3 treten mit Ablauf  
des 31. Dezember 1999 außer Kraft.“



II/C/10

**Beilage** zum Entwurf eines „Schienenverkehrsmarkt-Regulierungsgesetzes“

Die Kosten der Einrichtung der Schienen-Control GmbH ist mit „Einmalausgaben“ und jährlichen Folgekosten verbunden. Eine budgetneutrale Finanzierung über den zu regelnden Markt (ähnlich dem Telekom-Regulator) ist derzeit mangels Marktteilnehmer nicht möglich, in Zukunft jedoch zu erwarten.

**A. Einmalausgaben**

Stammkapital: 10 Mio öS

Sonstige Gründungskosten: 0,5 Mio öS

Um- und Einrichtungskosten Büro: 16 Mio öS

**B. Laufendes Jahresbudget (in Tausend)**

1. Personal	Anzahl Mitarbeiter	20
	Personalkosten-Gesamt	16.000
2. Laufende Raumkosten		1.000
3. Fortbildungskosten		850
4. Fachliteratur, Zeitschriften		500
5. Mitglieds- und Förderbeiträge, Fachtagungen		50
6. Reisespesen		750
7. Büro- und Geschäftsausstattung		1.300
8. EDV-Ausstattung		1.900
9. Büromittel inkl. Portokosten		200
10. Telefonspesen		350
11. Werbeaufwendungen PR		850
12. Repräsent., Spenden, Trinkgelder		150
13. Rechts- und Beratungskosten		5.000
14. AR-Gebühren		700
GESAMT		29.620

